Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Riadiaci orgán
pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu

Sprostredkovateľský orgán
pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

Verzia ~~5.1~~6.0

Bratislava, ~~júl 2018~~október 2019

Obsah

1 STRATÉGIA OPERAČNÉHO PROGRAMU 7

1.1 Stratégia OP pre príspevok k stratégii EÚ pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a na dosiahnutie ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti 7

1.1.1 Popis stratégie OP z hľadiska prínosu k stratégii Európa 2020 a k dosiahnutiu ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti 7
1.1.2 Zdôvodnenie výberu tematických cieľov a príslušných investičných priorít 17

1.2 Zdôvodnenie finančnej alokácie OP 20

1.2.1 Doprava 20
1.2.2 Informačná spoločnosť 21

2 PRIORITNÉ OSI 27

Popis prioritných osí okrem technickej pomoci 27

2.1 PRIORITNÁ OS 1: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE) A OBNOVA MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV 27

2.1.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 27
2.1.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 27
2.1.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 7iii): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku 32
2.1.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi 37
2.1.5 Kategórie intervencií 38
2.1.6 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné) 38

2.2 PRIORITNÁ OS 2: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T) 39

2.2.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 39
2.2.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 39
2.2.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi 46
2.2.4 Kategórie intervencií 47
2.2.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné) 47

2.3 PRIORITNÁ OS 3: VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA 48

2.3.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 48
2.3.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7ii): Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility 48
2.3.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi 55
2.3.4 Kategórie intervencií 56
2.3.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné) 56

2.4 PRIORITNÁ OS 4: INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE) 57

2.4.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 57
2.4.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 57
2.4.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi 62
2.4.4 Kategórie intervencií 63
2.4.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné) 63

2.5 PRIORITNÁ OS 5: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A OBNOVA MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV 64

2.5.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 64
2.5.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku 64
2.5.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi 74
2.5.4 Kategórie intervencií 76
2.5.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné) 76

2.6 PRIORITNÁ OS 6: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚTA (mimo TEN-T CORE) 77

2.6.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 77
2.6.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7a): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 77
2.6.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 7b): Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciárnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov 80
2.6.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi 86
2.6.5 Kategórie intervencií 86
2.6.6 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné) 87

2.7 PRIORITNÁ OS 7: INFORMAČNÁ SPOLOČNOSŤ 88

2.7.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 88
2.7.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 2a): Rozšírenie širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí a podpory zavádzania nastupujúcich technológií a sietí pre digitálne hospodárstvo 88
2.7.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 2b): Vývoj produktov a služieb IKT, elektronického obchodu a posilnenia dopytu po IKT 93
2.7.4 INVESTIČNÁ PRIORITA 2c): Posilnenie aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronického vzdelávania, elektronickej inklúzie, elektronickej kultúry a elektronického zdravotníctva 97
2.7.5 Výkonnostný rámec prioritnej osi 112
2.7.6 Kategórie intervencií 114
2.7.7 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné) 114

Popis prioritných osí pre technickú pomoc 115

2.8 Prioritná os 8 – Technická pomoc 115

2.8.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 115
2.8.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky 115

2.8.3 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu 116
2.8.4 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu 118
2.8.5 Kategórie intervencií 118

3 FINANČNÝ PLÁN OPERAČNÉHO PROGRAMU 120

3.1 Prehľad podľa jednotlivých rokov, celková výška finančných prostriedkov navrhovaných na podporu z jednotlivých fondov s vymedzením zodpovedajúcej výšky výkonnostnej rezervy (zdroje EÚ) 120

3.2 Finančný plán operačného programu, ktorý stanovuje celkovú výšku finančných prostriedkov na programové obdobie 2014 – 2020 z každého fondu ako aj výšku národného spolufinancovania na úrovni programu a jednotlivých prioritných osí (EUR) 121

4 INTEGROVANÝ PRÍSTUP K ÚZEMNÉMU ROZVOJU 123

4.1 Miestny rozvoj vedený komunitou 123

4.2 Udržateľný mestský rozvoj 123

4.3 Integrovaná územná investícia (IÚI) 123

4.4 Opatrenia pre medziregionálne a nadnárodné akcie v rámci operačného programu, ktorých prijímatelia sa nachádzajú aspoň v jednom inom členskom štáte 123

4.5 Prínos plánovaných aktivít v rámci programu pre stratégie pre makroregióny a morské oblasti na základe potrieb oblasti programu identifikovaných členským štátom 123

5 ŠPECIFICKÉ POTREBY GEOGRAFICKÝCH OBLASTÍ NAJVIAC POSTIHNUTÝCH CHUDOBOU ALEBO CIEĽOVÝCH SKUPÍN NAJVIAC OHROZENÝCH DISKRIMINÁCIOU ALEBO SOCIÁLNYM VYLÚČENÍM 125

5.1 Geografické oblasti najviac postihnuté chudobou/cieľové skupiny najviac ohrozené diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením 125

5.2 Stratégia pre riešenie špecifických potrieb geografických oblastí najviac postihnutých chudobou/cieľových skupín najviac ohrozených diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením 125

6 ŠPECIFICKÉ POTREBY GEOGRAFICKÝCH OBLASTÍ SO ZÁVAŽNE A TRVALO ZNEVÝHODNENÝMI PRÍRODNÝMI ALEBO DEMOGRAFICKÝMI PODMIENKAMI 125

7 ORGÁNY A SUBJEKTY ZODPOVEDNÉ ZA RIADENIE, KONTROLU A AUDIT A ÚLOHY PRÍSLUŠNÝCH PARTNEROV 126

7.1 Identifikácia príslušných orgánov a subjektov 126

7.2 Zapojenie príslušných partnerov do prípravy operačného programu a úlohy partnerov v rámci implementácie, monitorovania a hodnotenia operačného programu 126

7.2.1 Úloha príslušných partnerov pri príprave, implementácii, monitorovaní a hodnotení operačného programu 126

8 KOORDINÁCIA S INÝMI PROGRAMAMI A FINANČNÝMI NÁSTROJMI 129

8.1 Deliace línie s ostatnými EŠIF 129

8.2 Zabezpečenie koordinácie s Nástrojom na prepájanie Európy (NPE) 131

8.2.1 Doprava 131
8.2.2 Informačná spoločnosť 132

9 EX ANTE KONDICIONALITY 133

9.1 Identifikácia príslušných ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia 133

9.2 Aktivity na zabezpečenie splnenia všeobecných a tematických ex ante kondicionalít 154

10 ZNÍŽENIE ADMINISTRATÍVNEJ ZÁŤAŽE PRE PRIJÍMATEĽOV 168

11 HORIZONTÁLNE PRINCÍPY 169

11.1 Udržateľný rozvoj 169

11.2 Rovnosť príležitostí a nediskriminácia 170

11.3 Rovnosť medzi mužmi a ženami 171

12 SAMOSTATNÉ ČASTI 173

12.1 Zoznam veľkých projektov 173

12.2 Výkonnostný rámec 175

12.3 Zapojenie príslušných partnerov do prípravy operačného programu a úlohy partnerov v rámci implementácie, monitorovania a hodnotenia operačného programu 176

13 PRÍLOHY 179

13.1 Záverečná správa z ex ante hodnotenia OPII 179

13.2 Zoznam skratiek 179

13.3 Systém vzájomnej koordinácie medzi OP Integrovaná infraštruktúra a OP Efektívna verejná správa 179

13.4 Systém vzájomnej koordinácie medzi OP Integrovaná infraštruktúra a Programom rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 179

13.5 Zlepšenie časovej dostupnosti 179

13.6 Popis stavu a zámery v oblasti infraštruktúry pre VOD 179

13.7 Mapy 179

13.8 Všeobecné ex ante kondicionality 179

CCI	2014SK16M1OP001
Názov	Operačný program Integrovaná infraštruktúra
Verzia	~~5.1~~6.0
Prvý rok	2014
Posledný rok	2020
Oprávnený od	01.01.2014
Oprávnený do	31.12.2023
Číslo Rozhodnutia EK	
Dátum Rozhodnutia EK	
Rozhodnutie ČŠ, ktorým sa mení a dopĺňa OP	-
Dátum rozhodnutia ČŠ, ktorým sa mení a dopĺňa OP	-
Dátum, ktorým vstupuje do platnosti rozhodnutie ČS o zmene a doplnení OP	-
Oprávnené regióny (na úrovni NUTS)	SK Slovensko SK0 Slovensko SK01 Bratislavský kraj SK010 Bratislavský kraj SK02 Západné Slovensko SK021 Trnavský kraj SK022 Trenčiansky kraj SK023 Nitriansky kraj SK03 Stredné Slovensko SK031 Žilinský kraj SK032 Banskobystrický kraj SK04 Východné Slovensko SK041 Prešovský kraj SK042 Košický kraj

1 Stratégia operačného programu

1.1 Stratégia OP pre príspevok k stratégii EÚ pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a na dosiahnutie ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti

1.1.1 Popis stratégie OP z hľadiska prínosu k stratégii Európa 2020 a k dosiahnutiu ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti

Operačný program Integrovaná infraštruktúra (ďalej aj „OPII“) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v sektore dopravy a v oblasti zlepšovania prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenia ich využívania a kvality.

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Za implementáciu OPII je z pozície Riadiaceho orgánu zodpovedné Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“)[1]. Pozícia Sprostredkovateľského orgánu pre prioritnú os 7 Informačná spoločnosť je v pôsobnosti Úradu podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu (ďalej len „ÚPPVII“)[2].

Implementačná stratégia OPII vychádza z analýzy sektoru a prognózy jeho vývoja, z hlavných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja identifikovaných na makroekonomickej národnej úrovni, ako aj tých, ktoré sú špecifické pre sektor dopravy. Zameranie prioritných osí zodpovedá potrebám identifikovaným v Pozičnom dokumente Komisie k vypracovaniu Partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014 - 2020 (ďalej len „pozičný dokument“) a strategických dokumentoch (ex ante kondicionality) a sú orientované na podporu faktorov rozvoja v oblasti dopravy a informačnej spoločnosti.

Investície do roku 2020 by mali slúžiť na vypĺňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickejšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru.

Intervencie do výstavby novej a modernizácie existujúcej dopravnej infraštruktúry by okrem riešenia naliehavých otázok na dopravnej sieti mali prispieť k hospodárskemu rastu a tvorbe pracovných miest. V oblasti verejnej osobnej dopravy a udržateľnej mestskej mobility, budú podporované predovšetkým veľké sídelno-urbanistické aglomerácie, a to prostredníctvom podpory integrácie dopravných systémov a obnovy mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú osobnú a mestskú hromadnú (dráhovú) prepravu cestujúcich.

Intervencie v oblasti rozvoja informačnej spoločnosti by mali prispieť k vytvoreniu agilnej spoločnosti schopnej flexibilne reagovať na meniace sa podmienky a otvárajúce sa príležitosti a prispieť k naplneniu kľúčových priorít Slovenska akými sú hospodársky rast, zvýšenie konkurencieschopnosti, posilnenie ekonomiky a zefektívnenie verejnej správy.

[1] S účinnosťou od 01.01.2017 došlo k zmene názvu z „Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky“ na „Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky“. Táto zmena bola schválená zákonom č. 378/2016 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

[2] Schválením zákona č. 171/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony, prešla s účinnosťou od 1.6.2016 pôsobnosť Ministerstva financií SR v oblasti informatizácie spoločnosti na Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. V nadväznosti na zmenu kompetenčného zákona vláda SR schválila Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu za sprostredkovateľský orgán pre prioritnú os 7 – Informačná spoločnosť. Funkciu Sprostredkovateľského orgánu pre prioritnú os 7 OPII pred 01.06.2016 vykonávalo Ministerstvo financií SR.

Súčasne je nevyhnutné prepojenie s výstupmi súhrnnej správy z procesu EDP (entrepreneur discovery procesu) platformy pre doménu „Digitálne Slovensko a kreatívny priemysel“, ktorý vznikol v rámci jednej z piatich domén Stratégie inteligentnej špecializácie ako plnenie Implementačného plánu Stratégie výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu SR (RIS3). Priorizácia oblastí podpory výskumu a inovácií na tri hlavné trendy a súvisiace vedľajšie trendy by mala prispieť k rozvoju konkurencieschopného digitálneho hospodárstva. Hlavné trendy ako výsledok EDP domény digitálne Slovensko a kreatívny priemysel:

1) Priemysel 4.0 – pokročilé analytické a predikčné nástroje (pre priemyselné aplikácie) so zameraním na cloudové riešenia, veľkoobjemové dáta a vysokovýkonné počítanie, bezpečnosť a komunikácia v priemysle, digitálne dvojča, inovatívne IKT technológie pre priemyselné aplikácie.
2) Digitálne technológie pre spoločnosť – bezpečnosť, systémové nástroje digitalizácie, technické a telekomunikačné prostriedky digitalizácie.
3) Kreatívny priemysel.

Obsah OP je v súlade s odporúčaniami EK, obsahom Národného programu reforiem Slovenskej republiky (na rok 2013), ako aj agendou stratégie Európa 2020[3]. Pre programové obdobie 2014 – 2020 bolo vypracovaných 11 tematických cieľov[4], ktoré sú spoločné pre politiku súdržnosti, vidiecky rozvoj a pre námornú a rybársku politiku. Zabezpečujú, aby zásahy v rámci týchto politík smerovali k dosiahnutiu spoločných cieľov. Tieto tematické ciele prevádzajú stratégiu Európa 2020 na operačné ciele, ktoré budú podporované práve cez fondy spoločného strategického rámca.

OPII sa zameriava na plnenie nasledujúcich dvoch tematických cieľov:

- Tematický cieľ 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach,
- Tematický cieľ 2 – Zlepšenie prístupu k IKT a zlepšenie ich využívania a kvality.

Tento dokument ďalej obsahuje súbor špecifických cieľov a prioritných osí zahrňujúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie. Tie budú realizované využitím finančnej pomoci z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja. Zároveň vytvárajú prepojenie na finančné nástroje zriadené Európskou komisiou, predovšetkým Nástroj na prepájanie Európy (NPE)[5]. OPII taktiež vytvára predpoklady pre využitie finančných nástrojov zriadených na národnej úrovni.

Tab. 1 Prehľad prioritných osí OPII vrátane stanovenia zodpovednosti za implementáciu – pozri Prílohu 8

Všeobecným pravidlom uplatňovaným pri implementácii dopravných stavieb OPII a zároveň **nevyhnutnou podmienkou pre priznanie nenávratného finančného príspevku bude, aby prijímatelia pred predložením projektu na schválenie preukázali existenciu relevantnej štúdie realizovateľnosti spracovanej v súlade s požiadavkami EK[6]**. Štúdie by mali potvrdzovať správnosť navrhovaného riešenia, a to z dopravného, technického, ekonomického a environmentálneho hľadiska. Všeobecným pravidlom uplatňovaným pri implementácii projektov rozvoja informačnej spoločnosti a zároveň nevyhnutnou podmienkou pre priznanie nenávratného finančného príspevku bude existencia schválenej štúdie realizovateľnosti, potvrdenie prevádzkovateľa centrálnej vládnej cloudovej infraštruktúry o podmienkach jej využívania, zmluva o partnerstve s poskytovateľom služieb riadenia informačno - technologických projektov a publicity vo verejnej správe (ÚPPVII)[7].

[3] COM(2010) 2020 final
[4] čl. 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 2013
[5] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.
[6] Detailnejšie informácie sú stanovené v riadiacej dokumentácii (Príručka pre žiadateľa o poskytnutie nenávratného finančného príspevku pre prioritnú os 1 až 6, Metodická príručka k tvorbe analýz nákladov a prínosov (CBA) v rámci predkladania investičných projektov v oblasti dopravy pre programové obdobie 2014 - 2020).
[7] Medzi útvarom plniacim úlohy poskytovateľa služieb riadenia informačno – technologických projektov vo verejnej správe a útvarmi plniacimi úlohy sprostredkovateľského orgánu pod riadiacim orgánom pre Operačný program Integrovaná

1.1.1.1 Doprava

Dopravná infraštruktúra predstavuje dôležitý faktor vo zvyšovaní konkurencieschopnosti, vytvára spojenie medzi regiónmi a centrálnymi trhmi EÚ, podmieňuje rozvoj cestovného ruchu, prílev zahraničných investícií, je neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov. Bez výkonného dopravného systému umožňujúceho naplno využiť potenciál vnútorného trhu EÚ a zabezpečujúceho rozvoj globálneho obchodu je ťažké koncipovať taký silný ekonomický rast, ktorý by vytvoril predpoklady pre tvorbu nových pracovných miest a umožnil zvyšovať životnú úroveň obyvateľstva.

Cieľom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR je reagovať na existujúce problémy na infraštruktúre a zároveň predchádzať prognózovaným negatívnym stavom na dopravnej sieti. Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období 2014 – 2020 vychádza predovšetkým z požiadaviek na dobudovanie chýbajúcich kľúčových miest na dopravnej infraštruktúre a zlepšenie kvality existujúcej infraštruktúry, najmä cestnej a železničnej dopravy, so zameraním na zvyšovanie bezpečnosti, spoľahlivosti, prístupnosti a efektívnosti dopravy.

V rámci sietí pre medzištátne dopravné väzby je v záujme dosiahnutia priestorovej kompatibility a vzájomnej rovnocennosti dopravnej sústavy SR s dopravnou sústavou EÚ nevyhnutná preferencia dobudovania hlavných európskych koridorov a prepojovacích bodov jednotlivých druhov dopravy identifikovaných na území SR. OPII-D sa preto prioritne orientuje na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry v schválených trasách multimodálnych koridorov základnej transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“) a podporu dobudovania nadradenej dopravnej infraštruktúry medzinárodného významu s cieľom napojenia infraštruktúry SR na európsku dopravnú sieť, ako aj s cieľom zlepšovania dostupnosti regiónov SR.

Cieľom OPII-D je súčasne aj zabezpečenie podpory trvalo udržateľnej mestskej a regionálnej mobility posilňovaním väzieb v rámci jednotlivých aglomerácií vzájomne spolupracujúcimi módmi ekologickej verejnej osobnej dopravy. Prioritou je zabezpečenie vyhovujúcich tratí mestskej dráhovej dopravy a prestupných terminálov v regionálnej železničnej doprave so zabezpečením zodpovedajúceho vozového parku týchto dopravných módov. Zvyšovanie atraktivity miest a regiónov, zlepšovanie mobility, bezpečnosti, hospodárnosti a rentability prepravy osôb a tovaru, ako aj znižovanie znečistenia ovzdušia a zamorenia prostredia hlukom a emisiami musí byť založené predovšetkým na princípe subsidiarity, t. j. v prvom rade vychádzať z úrovne samotných miest a regiónov. EK vyzýva členské štáty, aby mestám vytvorili vhodné podmienky na vypracovanie a realizáciu ich plánov udržateľnej mobility. Bude preto kladený silný akcent na analýzu prostredia mestských aglomerácií a tvorbu Plánov udržateľnej mestskej mobility (PUMM) so zabezpečením ich prepojenia na národné stratégie.

Ambíciou OPII je taktiež prispieť k zmierneniu negatívnych dôsledkov klimatických zmien a ochrane biodiverzity[8]. Opatrenia vybraných prioritných osí OPII budú významne prispievať k plneniu cieľov v oblasti znižovania produkcie emisií skleníkových plynov. Negatívne následky zmeny klímy spôsobujú značné národohospodárske škody v jednotlivých hospodárskych odvetviach, sektor dopravy nevynímajúc. Preto je nevyhnutné, aby adaptačné opatrenia na klimatické zmeny boli náležite zvažované v procese plánovania výstavby, či modernizácie dopravnej infraštruktúry, aby sa zabezpečilo, že investície v sektore dopravy budú odolné voči klimatickým zmenám a prírodným katastrofám, ktoré so sebou prinášajú.

Kľúčovým cieľom pri posudzovaní projektu vo vzťahu ku klimatickým zmenám je stanoviť citlivosť variantov projektu na riziká súvisiace so zmenou klímy, určiť rozsah možného vystavenia jednotlivých variantov súčasným a budúcim rizikám a identifikovať a prioritizovať ich. Z tohto dôvodu sa bude vykonávať posudzovanie projektov (tzv. screening) s cieľom zhodnotiť odolnosť projektov voči rizikám súvisiacich so zmenami klímy. Screening bude realizovaný na základe príručky „Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient“ a na základe nových príručiek pre CBA analýzy. Návrh OPII plne zohľadňuje základné ciele stanovené v Národnom programe

infraštruktúra bude v zmysle čl. 125, bod 7 Nariadenia č. 1303/2013 zo 17. decembra 2013, zabezpečené primerané oddelenie funkcií.

[8] Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020 bola schválená UV SR č. 12 z 8.1.2014

reforiem Slovenskej republiky (NPR)[9]. NPR bol vypracovaný v súlade s požiadavkou Európskej rady, aby členské štáty identifikovali svoje najdôležitejšie makro-štrukturálne prekážky rastu a navrhli politiky na ich odstraňovanie s cieľom zabezpečiť vhodné podmienky pre udržateľný a vyvážený rozvoj a rast zamestnanosti. V NPR sú pre politiku súdržnosti stanovené tri základné ciele s mimoriadnym významom pre rozvoj slovenskej ekonomiky, konkrétne:

- **Základná infraštruktúra**,
- Ľudské zdroje, zamestnanosť a sociálna inklúzia,
- Veda, výskum a inovácie s dôrazom na podporu hospodárskeho rastu pri zabezpečení efektívneho využitia zdrojov.

Celkové zameranie OPII, jeho špecifické ciele a typy aktivít boli stanovené tak, aby podporovali napĺňanie priorít stratégie Európa 2020. Vyššie uvedený globálny cieľ má priamu súvislosť s jednou z troch základných priorít stratégie Európa 2020, ktorou je ***„Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“.*** Cieľom tejto iniciatívy EK je, aby Európa efektívne využívala zdroje na podporu oddelenia hospodárskeho rastu od využívania zdrojov, podporu prechodu smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu, zvýšenie využívania energie z obnoviteľných zdrojov, modernizáciu celého odvetvia dopravy a podporu energetickej účinnosti. Spôsob napĺňania týchto rámcovo definovaných cieľov je detailnejšie popísaný v ďalších dokumentoch EÚ, resp. dokumentoch transponovaných na národnej úrovni[10].

Členské štáty sú priamo vyzývané, aby na vnútroštátnej úrovni zabezpečili mobilizáciu finančných nástrojov tvoriacich súčasť jednotnej stratégie financovania na koordinované vykonávanie projektov. Investície by mali primárne smerovať na budovanie infraštruktúry v rámci základnej siete EÚ, ktorá významne prispieva k efektivite celého systému dopravy. Zároveň je potrebné sa zamerať na riešenia dopravy v mestách, ktorá výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií.

Globálny cieľ OPII je vyjadrený v podobe jednotlivých špecifických cieľov, na dosiahnutie ktorých sú zamerané jednotlivé typy aktivít. Ich prostredníctvom bude možné podporiť udržateľný rast, a to nasledovne:

- realizáciou cestných projektov európskeho významu, tzn. výstavbou chýbajúcich úsekov diaľnic a rýchlostných ciest sa zvýši kvalita napojenia SR na cestnú sieť susedných štátov a podporí vnútroštátna dostupnosť regiónov. Tým sa vytvoria predpoklady a záujem v oblasti cestovného ruchu a globálne posilní konkurencieschopnosť SR,
- prínos budovania nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a s tým súvisiaci presun dopravného prúdu z ciest nižšej triedy na kvalitnú a modernú infraštruktúru, najmä v úsekoch s najväčšími kongesciami, je nesporný aj z pohľadu zvyšovania bezpečnosti a znižovania časových a energetických strát a zvyšovania kvality ovzdušia, čo sa pozitívne premieta v oblasti hospodárstva a životného prostredia,
- pozitívnym faktorom infraštruktúry železničnej dopravy SR je relatívne vysoká hustota siete, čo spoločne s vysokou hustotou železničných staníc a zastávok ponúka vhodné podmienky pre realizáciu predovšetkým osobnej dopravy. Rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy je preto uskutočniteľný hlavne cestou jej modernizácie, a to najmä na hlavných medzinárodných koridoroch a vo veľkých aglomeráciách,
- prostredníctvom aktivít zameraných na podporu udržateľnej mestskej mobility je možné prispieť k efektívnejšiemu využívaniu energetických zdrojov a k znižovaniu negatívnych vplyvov (emisie, hluk) na životné prostredie,
- efektívnejšie využívanie zdrojov, znižovanie prepravnej náročnosti a odstraňovanie prekážok na sieťach negatívne vplývajúcich na odvetvie hospodárstva a životné podmienky obyvateľov

[9] Národný program reforiem Slovenskej republiky 2013 bol schválený UV SR č. 198 z 24.4.2013

[10] Napr. Akčný plán energetickej efektívnosti na roky 2014 – 2016 s výhľadom do roku 2020, Smernica 2001/81/ES z 23. októbra 2001 o národných emisných stropoch pre určité znečisťujúce látky.

je možné podporiť taktiež intervenčnými zásahmi do ciest I. triedy, t. j. výstavbou obchvatov miest a obcí, stavebno-technickými úpravami, zvýšením kapacity úsekov, odstraňovaním kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov, uplatňovaním dopravnej telematiky na manažment prevádzky a pod.,

- aktívnym prístupom orgánov verejnej správy k efektívnemu odstráneniu negatívnych vplyvov rozvoja cestnej dopravy na široký okruh cestujúcej verejnosti pôsobiť na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky,
- dlhodobo zanedbávaná modernizácia mobilných prostriedkov železničnej osobnej prímestskej a regionálnej dopravy, ako aj mestskej hromadnej dopravy umožní v synergii s realizáciou organizačných a prevádzkových opatrení a výstavbou a modernizáciou súvisiacej dopravnej infraštruktúry ponúknuť cestujúcej verejnosti dopravný systém spĺňajúci základné kvalitatívne parametre podporujúce efektívne zabezpečenie základnej dopravnej obsluhy v najväčších aglomeráciách. Tento prístup vytvorí podmienky pre efektívne využívanie verejných prostriedkov alokovaných v štátnom rozpočte a rozpočte samosprávnych krajov a miest na zabezpečenie výkonov verejnej osobnej dopravy,
- systematicky zvyšovať prístupnosť dopravných prostriedkov a dopravnej infraštruktúry prostredníctvom zvýšenia počtu bezbariérových vozidiel verejnej dopravy, v nových vozidlách zabezpečiť informačné systémy pre osoby so zrakovým postihnutím (hlasové oznamovanie zastávok) a informačné systémy pre osoby so sluchovým postihnutím (vizuálne zobrazovače). Dôležitým aspektom oblasti prístupnosti je aj systematické zvyšovanie prístupnosti autobusových staníc, železničných staníc, prístavov a pod.,
- dobudovaním a zmodernizovaním infraštruktúry verejných prístavov na Dunaji sa podnieti oživenie a ďalší rozvoj vodnej dopravy, vytvoria sa podmienky pre rast prepravných výkonov, prispeje sa k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti, pričom plánované aktivity budú mať priaznivý vplyv predovšetkým na celý priľahlý podunajský región. Zároveň podporou vodnej dopravy dôjde k rozvoju bezpečného a environmentálne priaznivého dopravného módu.

1.1.1.2 Prepojenie stratégie OPII-D s plnením stratégie Európa 2020 a medzinárodných strategických dokumentov definujúcich vývoj sektora doprava

Stratégia Európa 2020

Stratégia Európa 2020 je tematicky postavená na 3 prioritách, 5 cieľoch a 7 hlavných iniciatívach. Stratégia OPII má oporu v jednej z priorít Stratégie Európa 2020 - ***Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje***. S touto prioritou súvisí iniciatíva „*Európa efektívne využívajúca zdroje*“ zameraná o. i. na modernizáciu odvetvia dopravy, na podporu prechodu smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu a podporu energetickej účinnosti. Úsilie je zamerané predovšetkým na:

- zníženie emisií uhlíka v odvetví dopravy s cieľom prispieť k zvýšenej konkurencieschopnosti;
- realizáciu strategických projektov s vysokou európskou pridanou hodnotou na riešenie kritických prekážok, najmä pokiaľ ide o cezhraničné úseky a intermodálne uzly (mestá, prístavy, logistické platformy);
- iniciatívy zamerané na modernizáciu európskych sietí.

Rešpektujúc cieľ maximalizácie efektívnosti vynaložených zdrojov budú v rámci OPII realizované len priority najväčšieho významu, ktoré prispejú k plneniu stratégie Európa 2020, konkrétne k týmto jej zámerom:

- do roku 2020 znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 %, zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov na skladbe zdrojov v konečnej spotrebe energie EÚ na 20 % a zvýšiť energetickú účinnosť o 20 %. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 3, 4, a 5,

- zaviesť inteligentné dopravné systémy, zefektívniť dopravné a logistické služby, znížiť emisie CO_2 osobných vozidiel. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 2, 3, 4, a 5,
- urýchliť realizáciu strategických infraštruktúrnych projektov s cieľom odstraňovať zásadné prekážky, najmä v cezhraničnom styku a budovať intermodálne uzly. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 2 a 4,
- na vnútroštátnej úrovni vyvinúť inteligentnú, zmodernizovanú a plne prepojenú dopravnú infraštruktúru. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 2, 4, 5 a 6,
- zamerať sa na mestský rozmer dopravy, kde vzniká značná časť dopravného preťaženia a emisií. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 3 a 6.

Rámec pre implementáciu stratégie Európa 2020 na úrovni členských štátov stanovuje dokument „Integrované usmernenia stratégie Európa 2020“. Ciele stanovené v OPII sú v súlade so stratégiou tohto dokumentu a prispievajú k napĺňaniu cieľov: „Zlepšiť efektívnosť využívania zdrojov a znížiť emisie skleníkových plynov“, „Zlepšiť podnikateľské a spotrebiteľské prostredie a modernizácia priemyselnej základne v záujme zabezpečenia plného fungovania vnútorného trhu“ a tiež cieľov zameriavajúcich sa na vzdelávanie a trh práce. K týmto zámerom bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 2, 3, 4, 5 a 6.

Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje

Biela kniha zahŕňa 40 konkrétnych iniciatív pre vybudovanie konkurencieschopného dopravného systému v budúcom desaťročí. Hlavným novým cieľom je zásadne znížiť závislosť Európy na dovážanej rope a znížiť uhlíkové emisie o 60 % do roku 2050, prestať používať konvenčné pohony v mestách, využívať 40% nízkouhlíkových palív v leteckej doprave, o 40 % znížiť emisie vo vodnej doprave. OPII reflektuje vo svojich špecifických cieľoch najmä tieto hlavné ciele Bielej knihy:

- sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb. K tomuto zámeru bude prispievať OPII najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 2, 4, 5 a 6,
- do roku 2030 previesť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iné druhy dopravy, napr. na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, a do roku 2050 viac ako 50%. Zároveň dosiahnuť, aby sa do roku 2050 väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovala po železnici. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1 a 4. V rozhodujúcej miere prispejú taktiež zdroje z nástroja NPE,
- do roku 2050 dosiahnuť prepojenie všetkých letísk na hlavnej sieti na železničnú sieť. K tomuto zámeru bude OPII nepriamo prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1 a 5,
- usilovať sa o zníženie počtu úmrtí v cestnej doprave do roku 2020 o polovicu v porovnaní s rokom 2010 a v horizonte roka 2050 znížiť počet usmrtení takmer na nulu. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením špecifických cieľov prioritných osí 2 a 6.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ

V nariadení sa stanovujú usmernenia pre rozvoj TEN-T siete s dvojúrovňovou štruktúrou, ktorá pozostáva zo **súhrnnej siete** (**comprehensive**) a **základnej siete (core)**. Základná sieť je podskupinou súhrnnej siete, ktorá ju prekrýva. Predstavuje strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia TEN-T siete v závislosti od dopravných potrieb. Zahŕňa všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné dopravné a informačné riadiace systémy. **Nariadenie predpokladá ukončenie budovania**

základnej siete do roku 2030 prostredníctvom vytvorenia novej, ako aj zásadnej modernizácie a obnovy už existujúcej infraštruktúry.

Základná sieť TEN-T

- D1 Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – št. hr. SR/Ukrajina,
- D2 št. hr. SR/ČR – Kúty – Bratislava – št. hr. SR/Maďarsko,
- D3 Hričovské Podhradie – Čadca – Skalité – št. hr. SR/Poľsko,
- D4 št. hr. SR/Rakúsko – Jarovce,
- R3 Martin – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina – Šahy – št. hr. SR/Maďarsko,
- R6 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hr SR/ČR.

Súhrnná sieť TEN-T

- R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok,
- R2 Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice,
- R3 križovatka s D1 – Dolný Kubín – Trstená – št. hr. SR/Poľsko,
- R4 št. hr. SR/Poľsko – Svidník – Prešov – Košice – Milhosť – št. hr. SR/Maďarsko,
- R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR,
- D4 Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – križovatka s D2 – št. hr. SR/Rakúsko.

1.1.1.3 Prepojenie stratégie OPII-D s plnením cieľov významných národných strategických dokumentov definujúcich vývoj sektora dopravy

Partnerská dohoda Slovenskej republiky

Partnerská dohoda Slovenskej republiky (ďalej len „PD SR“) sa vzťahuje na všetku podporu z Európskych štrukturálnych a investičných fondov EÚ (ďalej len „EŠIF“) v príslušnom členskom štáte. Ide o dokument , ktorý určuje stratégiu, priority a podmienky SR na využívanie týchto fondov efektívnym a účinným spôsobom, s cieľom dosiahnuť priority stratégie Európa 2020.

Strategické dokumenty vypracované pre potreby programového obdobia 2014 - 2020

Nižšie uvedené strategické dokumenty boli spracované pre potreby programového obdobia 2014 – 2020. Týmito dokumentmi sú identifikované kľúčové potreby a výzvy v príslušnej oblasti. Zároveň navrhujú systémové, organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia, ktoré je potrebné prijať. MDV SR v spolupráci s relevantnými partnermi, s cieľom splnenia ex ante kondicionalít, vypracovalo tieto dokumenty:

- **Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (ďalej aj „Strategický plán“),**
- **Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (ďalej aj „Stratégia VOD“),**
- **Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy,**
- **Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (ďalej „Strategický plán 2030“).**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Strategický plán predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Stratégia OPII, ciele a definované opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov sú priamo spojené s týmto dokumentom. Definovaním cieľov a návrhom prioritných osí predstavuje OPII jeden z implementačných nástrojov týchto vízií strategického plánu:

- v oblasti železničnej dopravy napĺňa OPII vízie budovania rovnováhy medzi dopravnou ponukou a prepravným dopytom, resp. infraštruktúrnou ponukou a dopravným dopytom a víziu zaistenia podmienok pre rozvoj intermodálnej prepravy pomocou strategických cieľov definovaných v prioritných osiach 1 a 5,

- v oblasti cestnej dopravy napĺňa OPII víziu budovania modernej, kvalitnej, bezpečnej a efektívne fungujúcej siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy pomocou strategických cieľov definovaných v prioritných osiach 2 a 6,
- v oblasti vodnej dopravy napĺňa OPII vízie budovania modernej, bezpečnej a integrovanej infraštruktúry (vodná dopravná cesta, verejné prístavy) a prevádzky vodnej dopravy pomocou strategických cieľov definovaných v prioritnej osi 4.

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja verejnej osobnej dopravy na Slovensku, stanovujú priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Stratégia OPII, ciele a definované opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov sú priamo spojené s týmto strategickým dokumentom. Definovaním cieľov a návrhom prioritných osí predstavuje OPII jeden z implementačných nástrojov týchto vízií strategického plánu:

- vízia udržateľnej regionálnej a mestskej mobility s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce,
- vízia dostupnej, spoľahlivej a používateľsky jednoduchej verejnej osobnej dopravy,
- vízia infraštruktúry umožňujúcej prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy.

Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy

Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry v jednotlivých regiónoch, a to ciest II. a III. triedy, stanovujú sa priority ich rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Financovanie definovaných investičných zámerov sa predpokladá z Integrovaného regionálneho operačného programu.

Plány udržateľnej mestskej mobility (PUMM)

Predstavujú strategické plány navrhnuté na uspokojenie potrieb mobility osôb a podnikov s cieľom zlepšiť kvalitu života. Sú výsledkom integrovaného prístupu plánovania a venujú sa všetkým druhom a spôsobom dopravy v celej mestskej aglomerácii a priľahlom regióne vrátane verejnej a súkromnej, osobnej a nákladnej, motorizovanej, nemotorizovanej a statickej dopravy. Keďže ide o pomerne novú iniciatívu EK súvisiacu s potrebou zlepšovania a štandardizácie strategického plánovania investícií, plány, ktoré by plne vyhovovali týmto požiadavkám na Slovensku zatiaľ vo väčšine miest (regiónov) chýbajú. Vypracovanie PUMM pre všetky dôležité aglomerácie SR bude v ďalšom období financovať RO IROP. Vo vzťahu k plánovaným aktivitám MDV SR bude dôležité, aby PUMM boli vypracované a slúžili ako dátová a rozhodovacia báza pri tvorbe 2. fázy Strategického plánu.

Stratégia pre redukciu PM_{10}

Cieľom stratégie je prijať účinné opatrenia pre redukciu častíc tuhých znečisťujúcich látok PM_{10} v ovzduší. Hlavným dôvodom vypracovania stratégie je prekračovanie legislatívne stanovených limitných hodnôt imisií častíc PM_{10}[11] najmä v oblastiach s vysokou hustotou obyvateľstva, t. j. v mestách a obciach prevažne v zimnom období. Podľa vykonaných analýz sú v súčasnosti jedným z rozhodujúcich zdrojov znečistenia ovzdušia častice emisií z dopravy – zo spaľovania pohonných hmôt, z oderu pneumatík, brzdových obložení, z povrchu komunikácií znečistených aj zimným posypom a pod. Na základe uvedených informácií boli v stratégii stanovené pre sektor dopravy priority a opatrenia pre redukciu PM_{10} v ovzduší.

7. Environmentálny akčný program do roku 2020 „Dobrý život v rámci možností našej planéty“

[11] Limitné hodnoty pre prachové častice PM_{10} boli stanovené Smernicou Európskeho parlamentu a rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe; v rámci SR transponovanou zákonom č. 137/2010 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyhláškou č. 360/2010 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky o kvalite ovzdušia v znení vyhlášky č. 442/2013 Z. z.

Ide o základný koncepčný dokument EK. Dokument je zameraný na zlepšenie kvality ovzdušia, neprekročenie limitných hodnôt znečisťovania, ochranu pred povodňami a inými environmentálnymi katastrofami, zefektívnenie odpadového hospodárstva a ďalšie.

Jedným z hlavných opatrení v rámci OPII vo vzťahu k zlepšovaniu kvality ovzdušia je možné zaradiť najmä výstavbu nových úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Prostredníctvom novej infraštruktúry dôjde k presmerovaniu podstatnej časti dopravy, predovšetkým tranzitnej, mimo intravilány miest a obcí. Predpokladá sa, že výstavba nových ciest významne prispeje k snahe SR o pokles emisií PM_{10} a NO_2. Medzi ďalšie opatrenia súvisiace s dopravou patrí modernizácia železničných tratí, ekologizácia MHD, parkovacia politika, modernizácia statickej dopravy a iné. Tieto opatrenia budú realizované podľa zamerania z OPII, resp. IROP. RO OPII bude prostredníctvom relevantných environmentálnych ukazovateľov v každej prioritnej osi priebežne monitorovať príspevok OPII k znižovaniu emisií PM_{10} a NO_2 a napĺňaniu cieľov definovaných smernicou Európskeho parlamentu a rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030

Ide o strategický dokument dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Dokument predstavuje výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie ex ante kondicionalít stanovených Európskou komisiou pre rezort dopravy v programovom období 2014 - 2020.

1.1.1.4 Informačná spoločnosť

Stratégia Prioritnej osi 7 Informačná spoločnosť vychádza z výsledkov analýzy a prognózy vývoja sektoru digitálnej ekonomiky[12], identifikovaných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja. Prioritná os 7 zodpovedá potrebám identifikovaným v analýze a tematickému zameraniu uvedenému v pozičnom dokumente, ktoré sú orientované na podporu faktorov rozvoja. Zámerom je tiež zosúladenie sa s politickými prioritami stratégie Európa 2020 a ex ante kondicionalitami, ako aj výkonnostnými stimulmi, aby bolo možné dosiahnuť efektívnejšie vynakladanie prostriedkov. Prioritná os 7 svojimi cieľmi a aktivitami nadväzuje a realizuje priority definované v dokumente Európskej komisie eGovernment Action Plan.

1.1.1.5 Prepojenie stratégie OPII - IS s plnením stratégie Európa 2020

Európska únia v roku 2010 prijala stratégiu Európa 2020 - Stratégiu na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, v ktorej je premietnutá vízia európskeho, sociálneho, trhového hospodárstva zameraná na rast a zamestnanosť. Prioritná os 7 Informačná spoločnosť prispieva prioritne k inteligentnému rastu s následným dopadom aj na priority udržateľného a inkluzívneho rastu.

Rozvoj informačnej spoločnosti má ambíciu prispieť k nasledujúcim národným cieľom stratégie:

- zvýšiť mieru zamestnanosti obyvateľstva vo veku 20-64 rokov na minimálne 72 %, a to vytváraním nových pozícií v dynamickom sektore digitálnej ekonomiky a investíciami štátu do informačných a komunikačných technológií a ďalších odvetví digitálnej ekonomiky;
- znížiť počet osôb ohrozených chudobou alebo vylúčením v SR o 170 tisíc obyvateľov, a to podporou nástrojov pre eInklúziu, zlepšovaním IKT zručností populácie, reformou verejnej správy, ktorá zjednodušuje prístup k službám a motivuje všetky sociálne vrstvy k participácii;
- zvýšiť energetickú efektívnosť SR znížením konečnej energetickej spotreby o 11 % voči priemeru rokov 2001 – 2005, a to konsolidovaním informačných systémov a hardvérovej infraštruktúry do cloudových dátových centier;
- dosiahnuť e-Government index na úrovni 90 %[13].

[12] http://informatizacia.sk/strategicky-dokument/16604s

[13] NPR SR 2013, príl. 1: Index sa pre danú krajinu vypočíta ako vážený priemer nasledujúcich troch indikátorov: dostupnosť e-governmentu (váha 50 %), využitie e-governmentu jednotlivcami (25 %) a využitie e-governmentu podnikmi (váha 25 %). Dostupnosť e-governmentu meria ponuku dvadsiatich základných služieb e-governmentu. Indikátor udáva podiel služieb dostupných prostredníctvom internetu z definovaných dvadsiatich verejných služieb. Aby bola služba považovaná

Pre prioritu inteligentného rastu stratégie Európa 2020 bola navrhnutá iniciatíva Digitálna agenda pre Európu, ktorá predstavuje sektorovú stratégiu. Zámerom Prioritnej osi 7 je koncipovať nové programové obdobie tak, aby bolo možné účinne implementovať opatrenia Digitálnej agendy pre Európu, ku ktorým sa Slovensko zaväzuje. Navrhované aktivity špecifických cieľov Prioritnej osi 7 čerpajú zo všetkých siedmich pilierov Digitálnej agendy pre Európu:

Tab. 2 Plnenie Digitálnej agendy pre Európu z pohľadu prioritných tém – pozri Prílohu 8

1.1.1.6 Prepojenie stratégie OPII-IS s plnením cieľov významných národných strategických dokumentov definujúcich vývoj sektora IKT

Partnerská dohoda Slovenskej republiky

Partnerská dohoda Slovenskej republiky (ďalej len „PD SR“) sa vzťahuje na všetku podporu z Európskych štrukturálnych a investičných fondov EÚ (ďalej len „EŠIF“) v príslušnom členskom štáte. Ide o dokument , ktorý určuje stratégiu, priority a podmienky SR na využívanie týchto fondov efektívnym a účinným spôsobom, s cieľom dosiahnuť priority stratégie Európa 2020.

Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)

Na dosiahnutie dlhotrvajúcich ekonomických a sociálnych účinkov financovania pokroku je potrebné adresovať národné a regionálne potreby Slovenska. Identifikovanými oblasťami, ktoré berú do úvahy aj odporúčania Európskej komisie, sú:

- Zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov: V prvom rade ide o potrebu zvýšenia konkurencieschopnosti regiónov Slovenska brzdených slabým podnikateľským prostredím, ktoré čelí neefektívnej verejnej správe. Dôsledkom sú zaostávajúce výsledky v ukazovateľoch trhu s výrobkami a službami, ktoré možno zlepšiť znížením administratívnej záťaže kladenej na začínajúce podniky.
- Zvýšenie úrovne inovácií a kapacít pre moderné technologické riešenia: Slovensko má urgentnú potrebu zvýšiť úroveň inovácií a kapacít pre moderné technologické riešenia, najmä v malých a stredných podnikoch, a to vo všetkých regiónoch tak, aby boli odstránené regionálne disparity.
- Zvýšenie zamestnanosti: Dlhodobú nezamestnanosť nielen mladých ľudí na Slovensku možno riešiť prepojením vzdelávania s potrebami pracovného trhu, ako aj podporou nových kreatívnych pracovných miest pre mladých ľudí v malých a stredných podnikoch pracujúcich s najmodernejšími technológiami v oblasti IKT.
- Zefektívnenie využívania zdrojov: Slovensko tiež potrebuje oveľa efektívnejšie využívať svoje zdroje, ku ktorým sa podľa aktuálnych trendov zaraďujú aj dáta produkované vo verejnej správe. Vo verejnej správe je nutné zlepšiť riadenie ľudských zdrojov a zvýšiť analytické kapacity, aby bolo možné vypracovať efektívne politiky pre reformu efektívnej, spoľahlivej a otvorenej verejnej správy a pre konsolidáciu infraštruktúry. Snahou bude tiež optimalizovať proces obstarávania a vymáhania práva.

Na základe špecifických potrieb Slovenska sa Prioritná os 7 venuje dosiahnutiu tematického cieľa 2: „Zlepšenie prístupu k IKT a zlepšenie ich využívania a kvality“ definovaný čl. 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1303/2013 ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006 (ďalej len „všeobecné nariadenie“). Tento tematický cieľ súvisí predovšetkým s dvoma prioritami financovania:

- Podnikateľské prostredie podporujúce inovácie;
- Moderná a odborná verejná správa.

za dostupnú, musí dosahovať určitý stupeň sofistikácie. Využitie e-governmentu jednotlivcami, resp. podnikmi merajú koľko percent ľudí, resp. podnikov využilo v posledných troch mesiacoch internet na komunikáciu s verejnými inštitúciami (získanie informácii z web stránky, stiahnutie oficiálneho formulára alebo zaslanie vyplneného formulára). Zdroj: Eurostat

Práve budovaním širokopásmovej infraštruktúry, ktorej dostupnosť je obmedzená hlavne vo vidieckych oblastiach, a podporou jednotného digitálneho trhu je možné zapojiť populáciu do ekonomických a spoločenských aktivít z ľubovoľného kúta krajiny. Technologickým a organizačným zapojením väčšieho počtu občanov a podnikateľov do digitálnej ekonomiky, ktorej rozvoj je priamo podporovaný štátom, možno dosiahnuť splnenie prvej priority.

Na naplnenie druhej spomínanej priority má v oblasti informačnej spoločnosti zmysel riešiť samostatne interakciu s verejnosťou (vo forme služieb) a informatizáciu verejnej správy smerom dovnútra. Vynikajúcu príležitosť k tomu predstavuje prebiehajúca reforma Efektívna, spoľahlivá, otvorená, verejná správa.

Na základe týchto konceptov vytvorilo Slovensko stratégiu pre tematický cieľ 2 v Strategickom dokumente pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020).[14] V tomto dokumente MF SR[15] definuje investičné priority, ktoré je vhodné podporiť v rámci OPII.

Poznatkami k prosperite - Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu Slovenskej republiky

Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu Slovenskej republiky, na základe analýzy vývoja ekonomiky Slovenskej republiky identifikuje oblasti špecializácie vychádzajúce z ukotvených tradičných hospodárskych odvetví a perspektívne oblasti špecializácie z rýchlo rastúcich odvetví na Slovensku, ktoré ukazujú vysoký potenciál rozvoja pre slovenskú ekonomiku.

OPII vývoju, výskumu a inováciám pomáha nepriamo, prostredníctvom vytvárania dopytu po inovatívnych riešeniach a produktoch s vysokou pridanou hodnotou, ktoré budú využívané najmä vo verejnej správe. Rozširovanie príležitostí je tak možné očakávať v nasledujúcich oblastiach:

- vývoj a výskum aplikácií a algoritmov, schopných spracovávať veľké objemy dát na účely prediktívnych analýz a rizikových analýz;
- vývoj systémov schopných optimalizovať rozhodovanie na základe dôkazov;
- vývoj inteligentných a automatizovaných systémov;
- vývoj inovatívnych mobilných riešení;
- vývoj pokročilých bezpečnostných riešení;
- nasadzovanie pokročilých cloudových technológií;
- vývoj riešení pracujúcich s priestorovými informáciami;
- vývoj systémov pre kolaboráciu a zdieľanie informácií.

Ide tak o významné rozšírenie dopytu po inovatívnych riešeniach postavených na báze informačných a komunikačných technológií.

1.1.2 Zdôvodnenie výberu tematických cieľov a príslušných investičných priorít

Tab. 3 Súhrnný prehľad zdôvodnenia výberu tematických cieľov a investičných priorít – Doprava

Vybraný tematický cieľ	Vybrané investičné priority	Zdôvodnenie výberu
7 – podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7i) podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	SR disponuje nedobudovanou a technicky a kvalitatívne zastaranou infraštruktúrou, ktorá sa negatívne premieta v oblastiach hospodárstva, životného prostredia, tvorí prekážku v mobilite obyvateľstva a znižuje atraktivitu územia

[14] http://informatizacia.sk/strategicky-dokument/16604s

[15] Schválením zákona č. 171/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony, prešla s účinnosťou od 1.6.2016 pôsobnosť Ministerstva financií SR v oblasti informatizácie spoločnosti na Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. V nadväznosti na zmenu kompetenčného zákona vláda SR schválila Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu za sprostredkovateľský orgán pre prioritnú os 7 – Informačná spoločnosť. Funkciu Sprostredkovateľského orgánu pre prioritnú os 7 OPII pred 01.06.2016 vykonávalo Ministerstvo financií SR.

		z pohľadu cestovného ruchu a prílevu investícií. Cieľom SR je prispieť k homogenizácii siete TEN-T, zabezpečeniu plynulého fungovania vnútorného trhu a posilneniu hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti. Zdôvodnenie aplikovateľné aj pre investičnú prioritu 7a). Pre komplexnejší popis zdôvodnenia pozri tiež Tab. 3 v Prílohe 8.
	7b) posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov	Cieľom výberu investičnej priority je dosiahnuť komplementaritu s intervenciami do nadnárodnej a národnej dopravnej infraštruktúry, umožniť prístup na sieť TEN-T a zabezpečiť kvalitné spojenia medzi regiónmi, medzi regionálnymi centrami, regionálnymi centrami a hlavným mestom, resp. krajskými sídlami. Pre komplexnejší popis zdôvodnenia pozri tiež Tab. 3 v Prílohe 8.
	7ii) vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých (a to aj nehlučných) a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej prepravy, prístavov, multimodálnych spojení a letiskovej infraštruktúry na podporu udržateľnej regionálnej a miestnej mobility	V rámci tejto investičnej priority sa bude SR zameriavať najmä na realizáciu projektov smerujúcich k podpore udržateľnej mestskej mobility, ktorá si predovšetkým vo veľkých sídelno-urbanistických zónach, s enormne rastúcim podielom individuálneho automobilizmu, resp. zastaraných neefektívnych systémov, vyžaduje intervenčný zásah. Obnovou a modernizáciou mobilného parku verejnej osobnej dopravy a podporou budovania infraštruktúry pre integrované systémy je možné prispieť k cieľom Stratégie EÚ 2020 v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov, zvyšovania energetickej efektívnosti/podielu obnoviteľných zdrojov a kvality ovzdušia. Pre komplexnejší popis zdôvodnenia pozri tiež Tab. 3 v Prílohe 8.
	7iii) vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku	Cieľom SR je zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy – vytvoriť kvalitný, komplexný a interoperabilný systém – prostredníctvom investícií do infraštruktúry, mobilného parku, integráciou rôznych typov dopravy (intermodálna doprava). Zdôvodnenie aplikovateľné aj pre investičnú prioritu 7d). Pre komplexnejší popis zdôvodnenia pozri tiež Tab. 3 v Prílohe 8.

Tab. 4 Súhrnný prehľad zdôvodnenia výberu tematických cieľov a investičných priorít – Informačná spoločnosť

Vybraný tematický cieľ	Vybrané investičné priority	Zdôvodnenie výberu
2. Zlepšenie prístupu k IKT a zlepšenie ich využívania a kvality	2(a) Rozšírenie širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí a podpora zavádzania nastupujúcich technológií a sietí pre digitálne hospodárstvo	**Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu Partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014 - 2020** - Budovanie elektronického hospodárstva. - Zavádzanie IKT. - Podpora prístupu k širokopásmovému internetu v oblastiach zlyhania trhu. - Zlepšenie ekonomického prostredia vo vidieckych oblastiach vrátane súvisiacej infraštruktúry. **Národný program reforiem** - Rozvoj širokopásmového pripojenia

		k internetu. **Analýza súčasného stavu** - Potreba investícií do územia, v ktorom nie je možné využiť pripojenia s rýchlosťou aspoň 30 Mbit/s (cieľ pokryť všetky domácnosti vyplýva z Digitálnej agendy pre Európu.). - Odhliadnuc od satelitného pripojenia, na Slovensku ešte stále nie je zabezpečené pokrytie celej populácie ani základným širokopásmovým pripojením. **Príležitosti** - Spoľahlivé a rýchle širokopásmové pripojenie je predpokladom pre rýchly rozvoj informačnej spoločnosti.
	2(b): Vývoj produktov a služieb IKT, elektronického obchodu a posilnenia dopytu po IKT	**Špecifické odporúčanie Rady pre SR** - Podpora priaznivého podnikateľského prostredia. **Národný program reforiem** - Zvýšenie inovačnej schopnosti MSP. **Analýza súčasného stavu** - Nedostatočná inovačná kapacita slovenskej ekonomiky ovplyvnená slabým podnikateľským prostredím a nedostatočne rozvinutým systémom výskumu a inovácií. - Chýbajúce možnosti zdieľania existujúcich riešení a technologických platforiem verejnej správy s MSP. **Príležitosti** - Vytvorenie dopytu po inovatívnych riešeniach v oblastiach ako mobilný government, dátové analýzy a pod., ktoré sú vhodné pre riešenie prostredníctvom služieb MSP. - Poskytnutie IKT infraštruktúry na škálovanie podnikania a inovácií v poskytovaní služieb prostredníctvom zdieľaných služieb verejnej správy.
	2(c): Posilnenie aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronického vzdelávania, elektronickej inklúzie, elektronickej kultúry a elektronického zdravotníctva	**Špecifické odporúčanie Rady pre SR** - Uskutočnenie reformy VS. - Zlepšenie kvality verejných služieb. **Národný program reforiem** - Znižovanie administratívneho zaťaženia firiem a občanov. - Prehlbovanie vzdelania, zručností a rozvoj životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím. - Modernizácia kontaktu s občanom a podnikateľom a zefektívnenie výkonu a zvyšovanie transparentnosti VS. - Vybudovanie výkonnej a bezpečnej IKT infraštruktúry. - Zabezpečenie informačnej bezpečnosti. **Analýza súčasného stavu** - Súčasný stav elektronických služieb neposkytuje občanom a podnikateľom dostatočne komfortné riešenie. - Nevyužíva sa plný potenciál šetrenia zdrojov. - Potreba znižovania rozpočtu inštitúcií VS. - Potreba poskytovať služby VS v oveľa

		vyššom štandarde. **Príležitosti** - Existuje priestor na zefektívnenie prevádzky informačných systémov vrátane znižovania energetickej náročnosti. - Prichádzajú nové technológie (inteligentné zariadenia, a pod.), stávajúce sa každodennou súčasťou života občanov a podnikateľov.

1.2 Zdôvodnenie finančnej alokácie OP

1.2.1 Doprava

Na realizáciu projektov v rámci Operačného programu Doprava 2007 – 2013 bolo vyčlenených 3,16 mld. EUR, čo bolo najviac zo všetkých programov Národného strategického referenčného rámca SR 2007 – 2013. Obdobnú ambíciu – získať rozhodujúcu časť zdrojov na implementáciu rozvojových zámerov v oblasti dopravnej infraštruktúry a na podporu verejnej osobnej dopravy malo MDVRR SR aj pri negociáciách o rozdelení národnej alokácie na obdobie rokov 2014 – 2020. Základná argumentačná báza vo vzťahu k partnerom, či už na národnej úrovni alebo vo vzťahu ku Komisii, vychádzala najmä zo skutkového stavu v oblasti dopravnej infraštruktúry SR (nedobudovaná a zastaraná sieť). Z ďalších argumentov je možné spomenúť existujúce medzinárodné záväzky, ktoré vyplývajú SR vo vzťahu k budovaniu TEN-T, ako aj všeobecný potenciál, ktorý sa investíciami do dopravnej infraštruktúry a súvisiacich služieb môže prejaviť na hospodárskom raste a raste zamestnanosti. Súčasne boli brané do úvahy odporúčania EK formulované v pozičnom dokumente, ktorý tvorí rámec pre prípravu Partnerskej dohody SR a ktorý odkazuje na potrebu plnenia cieľov stanovených v Stratégii Európa 2020 a Národnom programe reforiem.

Na realizáciu projektov v oblasti dopravy je v rámci OPII vyčlenených z fondov EÚ **3,139 mld. EUR**. Pre sektor dopravy boli v rámci programového obdobia 2014 - 2020 zároveň vyčlenené zdroje z finančného nástroja NPE, a to v sume 743 mil. EUR (zdroje EÚ). Zdroje nástroja NPE by mali byť použité prioritne na výstavbu a modernizáciu železničných koridorov (pozri tiež kap. 8.2). Na základe analýzy potrieb spracovanej pri tvorbe OPII-D (Strategický plán) predstavujú náklady na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry (železničná, cestná a vodná doprava) v rámci siete TEN-T do roku 2020 cca 6,82 mld. EUR, čo značne prekračuje možnosti verejných financií.

Z pohľadu ďalšieho rozvoja ekonomiky SR predstavuje prioritu predovšetkým výstavba novej nadradenej cestnej infraštruktúry, absencia ktorej sa dlhodobo negatívne premieta v oblastiach hospodárstva, životného prostredia, zdravia obyvateľov a ktorá tvorí prekážku v mobilite obyvateľstva, znižuje atraktivitu územia predovšetkým z pohľadu prílevu investícií. Aktuálne využívané paralelné úseky ciest I. triedy nespĺňajú kapacitné, bezpečnostné a kvalitatívne parametre. Ako priorita pre programové obdobie 2014 - 2020 je tak označená potreba dokončiť a skvalitniť sieť diaľnic a rýchlostných ciest TEN-T, ako aj zlepšiť dostupnosť menej rozvinutých regiónov prostredníctvom ich napojenia na sieť TEN-T. Na tieto ciele je alokovaných 43,8 % zdrojov OPII-D a NPE.

Aj napriek strategickému významu investícií do budovania nových diaľnic a rýchlostných ciest, keď hustota ich siete výrazne zaostáva za európskym priemerom, neopomína SR ani rozvoj tzv. environmentálne prijateľnejších módov dopravy, akými sú železničná, vodná a verejná osobná doprava. V súlade s požiadavkou EK, aby minimálne 50 % výdavkov z EŠIF a NPE smerovalo na podporu železníc a mestskej dopravy (mimo trolejbusov a autobusov), bola alokácia OPII-D rozdelená medzi jednotlivé dopravné sektory. Na ciele v oblasti železníc vrátane mestskej dopravy bolo alokovaných 51,49 % zdrojov OPII-D a NPE.

S cieľom zabezpečiť vyvážený rozvoj všetkých dopravných módov MDV SR vykoná potrebné opatrenia, aby zdroje vyčlenené na podporu železničnej a mestskej dopravy boli absorbované prostredníctvom implementácie nákladovo efektívnych projektov a aby podiel zdrojov určených

na podporu týchto dopravných módov bol zachovaný nad úrovňou 50 % alokácie Kohézneho fondu a NPE.

V rámci programového obdobia 2014 – 2020 bude časť alokácie PO 5 určená na financovanie projektov zasahujúcich do Bratislavského samosprávneho kraja, teda na území neoprávnenom pre čerpanie prostriedkov EFRR. Z tohto dôvodu budú v zmysle článku 70 všeobecného nariadenia tieto projekty financované princípom pro rata[16] ako neoprávnený náklad z národných verejných zdrojov.

V rámci PO 5 sa bude uplatňovať jedna premenná pre výpočet „pro rata“, a to v závislosti od typu územia, kde sa realizuje projekt alebo jeho časť:

- premennou je podiel dĺžky prevádzkovaných železničných tratí normálneho rozchodu v rámci Bratislavského samosprávneho kraja na celkovej dĺžke prevádzkovaných železničných tratí normálneho rozchodu v SR (7,05 %).

1.2.2 Informačná spoločnosť

Navrhovaná finančná alokácia pre Prioritnú os 7, ktorá sa zaoberá plnením tematického cieľa 2 je na úrovni 788 mil. EUR za zdroje EFRR a bola stanovená na základe:

- Expertného odhadu náročností jednotlivých aktivít v rámci špecifických cieľov z pohľadu technologickej infraštruktúry a odbornej práce,
- Predpokladaného vývoja cien informačných technológií v období 2014 až 2020,
- Predpokladaného vývoja cien odbornej práce v období 2014 až 2020,
- Absorpčnej kapacity potenciálnych žiadateľov, ktorá je určená na základe skúseností z predchádzajúceho programového obdobia 2007 až 2013,
- Analýzy nákladov zavádzania širokopásmového pripojenia.

V rámci programového obdobia 2014 – 2020 bude časť alokácie určená na financovanie národných projektov rozvoja eGovernmentu použitá v Bratislavskom samosprávnom kraji, teda na území neoprávnenom pre čerpanie prostriedkov OPII. Z tohto dôvodu budú v zmysle článku 70 všeobecného nariadenia tieto projekty financované princípom pro rata ako neoprávnený náklad z národných verejných zdrojov.

V rámci PO 7 sa budú uplatňovať dve premenné pre výpočet pro rata, a to v závislosti od charakteru projektu:

- prvou premennou je podiel obyvateľov Bratislavského samosprávneho kraja na celkovom počte obyvateľov SR a týka sa projektov PO 7, ktorých výsledky budú využívať občania a podnikatelia (11,42%);
- druhou premennou je podiel zamestnancov verejnej správy vykonávajúcich prácu v rámci BSK na celkovom počte zamestnancov verejnej správy a týka sa projektov PO 7, ktorých výsledky bude využívať verejná správa (21,52%).

Tab. 5 Typy pro-rata v rámci projektov PO 7 – pozri Prílohu 8

Pre konkretizáciu finančnej alokácie Prioritnej osi 7 bola navrhnutá roadmapa eGovernmentu, ktorá definuje základný rámec pre zásobník projektov obsahujúci:

- Zoznam projektov, ich prioritu a indikované náklady,

[16] Princíp "pro rata" – pomerné financovanie výdavkov projektu s prospechom aj pre územie spadajúce do inej kategórie regiónov pre realizáciu aktivít projektu v prospech programu.

- Základné etapy implementácie v budúcom období – v prvej etape by sa po nevyhnutných zmenách súvisiacich s technologickým pokrokom a cieľmi OPII realizovali relevantné projekty, ktoré neboli uskutočnené v programovom období 2007 až 2013,
- Prepojenie projektov s intervenčnou logikou projektu: aktivity pre príslušné špecifické ciele a prínos k výsledkovým a výstupovým ukazovateľom,
- Prehľad potrebných legislatívnych zmien.

Dá sa očakávať, že realizácia investícií v navrhovanom rozsahu pre investičné priority dokáže priniesť stanovené prínosy pre napĺňanie tematického cieľa 2 a v konečnom dôsledku priniesť udržateľný rast a pozitívny ekonomický dopad v dlhodobom horizonte.

Tab. 6 Prehľad investičnej stratégie operačného programu

Prioritná os	Fond	Podpora EÚ (v EUR)	Podiel celkovej podpory EÚ pre operačný program (podľa fondov)	Tematický cieľ	Investičné priority	Špecifické ciele zodpovedajúce investičným prioritám	Špecifické ukazovatele výsledku programu zodpovedajúce špecifickému cieľu
PO 1	KF	725 839 166	18,38 %	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy	Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T
							Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom modernizácie tratí)
							Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom modernizácie tratí)
					Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku	1.2 Zlepšenie technických podmienok pre prevádzku medzinárodnej železničnej dopravy prostredníctvom implementácie vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu (TEN-T CORE)	Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie (úsek št. hr. ČR/SR - Kúty – Bratislava)
						1.3 Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov	Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave
PO 2	KF	1 142 500 000	28,93 %	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	2.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre TEN-T prostredníctvom výstavby nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest	Úspora času v cestnej doprave na diaľniciach a rýchlostných cestách
							Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom výstavby diaľnic)
							Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom výstavby diaľnic)

PO 3	KF	322 350 000	8,16 %	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility	3.1 Zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie a rekonštrukcie infraštruktúry pre IDS a mestskú dráhovú dopravu	Úspora času vo verejnej osobnej doprave
						3.2 Zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov dráhovej MHD	Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica
PO 4	KF	116 450 000	2,95 %	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste ~~vo verejnom prístave v Bratislave~~	Objem zrealizovaných výkonov nákladnej dopravy vo verejnom prístave Bratislava
PO 5	EFRR	282 232 227	7,15 %	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku	5.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy	Úspora času v železničnej doprave
							Miera elektrifikácie železničných tratí
							Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom elektrifikácie tratí)
							Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom elektrifikácie tratí)
						5.2 Zlepšenie technických podmienok pre prevádzku medzinárodnej železničnej dopravy prostredníctvom implementácie vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu	Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T (úsek Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo / Komárno – št. hr. SR/MR)
						5.3 Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov	Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave

PO 6	EFRR	484 757 228	12,27 %	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	6.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre TEN-T prostredníctvom výstavby nových úsekov rýchlostných ciest	Úspora času v cestnej doprave na rýchlostných cestách
							Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom výstavby rýchlostných ciest)
							Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom výstavby rýchlostných ciest)
					Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov	6.2 Zlepšenie bezpečnosti a dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy	Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy
							Počet usmrtených osôb na cestách I. triedy
							Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom výstavby ciest I. triedy)
							Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom výstavby ciest I. triedy)
PO 7	EFRR	788 081 942	19,96 %	TC 2 – Zlepšenie prístupu k IKT a zlepšenie ich využívania a kvality	Rozšírenie širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí a podpora zavádzania nastupujúcich technológií a sietí pre digitálne hospodárstvo	7.1 Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN	Percento populácie využívajúce mobilný širokopásmový prístup na internet
							Percento populácie využívajúce širokopásmový internet pravidelne
					Vývoj produktov a služieb IKT, elektronického obchodu a posilnenia dopytu po IKT	7.2 Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike	Percento MSP predávajúce tovar a služby online
							Percento občanov objednávajúcich tovar a služby online
					Posilnenie aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronického vzdelávania, elektronickej inklúzie, elektronickej kultúry a elektronického zdravotníctva	7.3 Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov	Celková spokojnosť podnikateľov so službami eGovernmentu
						7.4 Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb	Celková spokojnosť občanov so službami eGovernmentu

						pre občanov	Celkové používanie služieb eGovernmentu občanmi
						7.5 Zlepšovanie celkovej dostupnosti dát vo verejnej správe s dôrazom na otvorené údaje	Počet stiahnutí otvorených dát
						7.6 Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu	Percento znevýhodnených jednotlivcov používajúcich internet
						7.7 Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami	Priemerná doba vybavenia podania v rozhodovacej činnosti
						7.8 Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu	Celkové náklady na vlastníctvo ISVS
						7.9 Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti	Pomer webových aplikácií verejnej správy bez kritických bezpečnostných nedostatkov na celkovej vzorke webových aplikácií verejnej správy
TP	EFRR	87 000 000	2,20 %	nerelevantné	nerelevantné	nerelevantné	nerelevantné

2 Prioritné osi

Popis prioritných osí okrem technickej pomoci

2.1 PRIORITNÁ OS 1: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE) A OBNOVA MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV

ID prioritnej osi	1
Názov prioritnej osi	Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov

Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov vytvorených na úrovni Únie	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná prostredníctvom komunitne vedeného miestneho rozvoja	Nie
Pre ESF: Celá prioritná os je zameraná na sociálnu inováciu alebo nadnárodnú spoluprácu, alebo oboje	N/A

2.1.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	Kohézny fond
Kategória regiónu	N/A
Základ pre výpočet (celkový oprávnený príspevok)	853 928 431 EUR
Kategória regiónu pre najvzdialenejšie regióny a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)	N/A

2.1.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T

2.1.2.1 2.1.2.1Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 1.1: ***Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy***

Výkonnosť a efektívnosť železníc závisí od stavu železničnej infraštruktúry, ktorá na Slovensku síce vykazuje vysokú hustotu siete, ale so zastaranou technológiou a nízkou využiteľnosťou jej kapacity. Strategický plán a Stratégia VOD[17] identifikovali ako hlavné obmedzujúce faktory tejto situácie na Slovensku najmä kapacitné a bezpečnostné obmedzenia železničnej infraštruktúry. Technická základňa infraštruktúry železničnej dopravy nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu. Technický stav väčšiny infraštruktúrnych zariadení je neuspokojivý. To sa prejavuje predovšetkým významným počtom odchýlok od konštrukčných parametrov prevádzkovaných železničných tratí, najmä čo do rýchlosti a únosnosti.

Ďalší rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy je uskutočniteľný hlavne cestou jej modernizácie, a to najmä na hlavných medzinárodných koridoroch (siete TEN-T). Táto modernizácia vychádza z potrieb ponuky kvalitnej železničnej infraštruktúry pre služby medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej a nákladnej dopravy.

Modernizáciou železničnej dopravnej infraštruktúry dôjde k odstráneniu technických prekážok a úzkych miest v tejto kľúčovej sieťovej infraštruktúre. Rozvoj a podpora železničnej dopravy prispieva k dekarbonizácii a znižovaniu emisií v doprave, čím sa podporí udržateľná doprava.

[17] Detailnejšie informácie o strategických dokumentoch sú uvedené v kapitole 1.

Špecifický cieľ 1.1 bol navrhnutý s cieľom kontinuálne nadviazať na aktivity implementované v predchádzajúcich obdobiach. Vychádza z priority rozvoja železničnej dopravy „*Modernizácia a rozvoj železničnej dopravnej cesty tam, kde je to účelné*“ definovanej v Strategickom pláne a kladie dôraz na potrebu modernizácie v osiach s vysokým dopytom po železničnej osobnej alebo nákladnej doprave. Ide najmä o hlavné železničné trate zaradené do základnej siete TEN-T, ktorých modernizácia (na parametre definované v legislatíve EÚ) bude hlavnou prioritou pri napĺňaní tohto cieľa.

Projekty v oblasti modernizácie a rozvoja železničnej dopravnej infraštruktúry budú realizované na tých tratiach, ktoré majú rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility obyvateľstva SR a EÚ- koridory základnej siete TEN-T, najmä úseky v smere Žilina – Košice a Žilina – št. hr. SR/ČR.

Pokračovanie v modernizácii železničných koridorov je podmienené spracovaním aktualizácie, resp. vypracovaným nových štúdií realizovateľnosti jednotlivých železničných koridorov. Zvyšovanie traťových rýchlostí na 160 km/h bude realizované len v tých úsekoch, kde je to vzhľadom na geomorfologické a geografické podmienky a investičnú efektívnosť možné.

VÝSLEDKY

a) odstránenie kľúčových úzkych miest na základnej sieti TEN-T (najmä v úseku Žilina – Košice a Žilina – št. hr. SR/ČR),
b) zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
c) zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej záťaže a emisií CO_2, NO_2 a PM_{10}),
d) vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu železničnej osobnej a nákladnej dopravy na deľbe prepravnej práce,
e) vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenie mobility obyvateľov a potenciálu rastu zamestnanosti.

Tab. 7 Špecifické výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 1.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T	EUR	N/A	23 697 461	2013	18 910 877	RO OPII	Ročne
2.	Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom modernizácie tratí)	tona	N/A	10,58	2013	10,15	RO OPII	Ročne
3.	Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom modernizácie tratí)	tona	N/A	57,09	2013	51,28	RO OPII	Ročne

2.1.2.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7i) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Modernizácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty),
B. Elektrifikácia železničných tratí,
C. Výstavba nových úsekov železničných tratí (v prípade, ak opodstatnenosť výstavby potvrdí relevantná štúdia realizovateľnosti),
D. Výstavba terminálov intermodálnej prepravy (v prípade, ak budú vytvorené vhodné trhové podmienky),

E. Projektová príprava.

A. Modernizácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty)

Rozvoj a prevádzkyschopnosť železničnej dopravnej cesty zabezpečuje štát prostredníctvom Železníc Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“), subjektu zriadeného osobitným zákonom NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov. Vstupom do EÚ a začlenením siete ŽSR do európskej dopravnej sústavy prevzala SR na seba aj povinnosti týkajúce sa rozvojových priorít EÚ, ako aj potrieb implementovať technické štandardy, ktoré majú zaručiť udržateľné možnosti rozvoja železníc.

Celková dĺžka železničnej infraštruktúry na území SR, ktorá je zaradená do siete TEN-T predstavuje cca 1 408 km, z toho 701 km tvorí základná a 707 km súhrnná sieť TEN-T. Základná sieť je určená na základe jednotnej európskej metodiky Európskou komisiou. Tvorí chrbticu rozvoja siete multimodálnej dopravy a stimuluje rozvoj celej súhrnnej siete. Dokončená by mala byť do roku 2030.

Z pohľadu možností ďalšieho rozvoja železničnej siete TEN-T možno konštatovať, že na území SR sa nepredpokladá výstavba nových tratí, len modernizácia už existujúcich. MDV SR predpokladá, že dĺžka zmodernizovaných tratí zaradených do siete TEN-T bude do konca roku 2015 predstavovať cca 12 %, resp. necelých 25 % zaradených do základnej siete TEN-T. Možnosť smerovať investície do dopravnej infraštruktúry TEN-T aj po roku 2013 preto predstavuje pre SR výnimočnú príležitosť kontinuálne nadviazať na aktivity realizované v predchádzajúcich obdobiach (ISPA, KF 2004 – 2006, KF 2007 – 2013). Finančné prostriedky smerované na rozvoj železničnej infraštruktúry môžu zároveň významným spôsobom podporiť hospodársky rast a tvorbu pracovných miest.

Zaostávanie v rozvoji železničnej infraštruktúry môže predstavovať významné riziká vo forme poklesu prepráv cestujúcich a tovaru vo vnútroštátnej aj medzinárodnej doprave. To môže mať za následok nárast objemu nákladnej cestnej dopravy a IAD a z toho plynúcu environmentálnu záťaž. Prednosťou súčasného stavu na sieti ŽSR je pritom dostatočná hustota tratí, staníc a zastávok, tzn. potenciálne vysoká obslužnosť územia, ponuka vysokých traťových kapacít a dobrá nadväznosť železničnej siete ŽSR na sieť susedných štátov.

Základnou víziou v oblasti prevádzkového využitia železničnej siete je celkové zvyšovanie objemu prepráv na železnici vrátane presunu výkonov z cestnej dopravy. Železničná sieť musí byť na tento proces pripravená a musí umožňovať uspokojenie zvýšeného dopytu po osobnej aj nákladnej doprave z hľadiska parametrov, kapacity, ako aj atraktivity pre jednotlivých zákazníkov (cestujúcich, prepravcov).

V nadväznosti na aktivity implementované v predchádzajúcich obdobiach, investičnou prioritou ostáva aj naďalej modernizácia železničných tratí zaradených do základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T. **Projekty modernizácie železničnej dopravnej infraštruktúry budú realizované na tých tratiach, ktoré majú rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility v SR a jednotnom Európskom dopravnom priestore.** V súvislosti s potrebou vykonávania komplexnej diagnostiky a defektoskopie koľajníc, ktoré majú zásadný vplyv na zaistenie bezpečnosti železničnej prevádzky, prevádzkyschopnosti tratí a nepretržitej prístupnosti k TEN-T sieti, budú obstarané diagnostické vozidlá. Finančné prostriedky z PO 1 sú na obstaranie diagnostických vozidiel vyčlenené návratnou formou pomoci cez finančné nástroje.

Modernizácia železničnej dopravnej siete TEN-T prispeje k napĺňaniu stratégie Európa 2020, konkrétne iniciatívy zlepšovania efektívnosti využívania zdrojov a znižovanie emisií. Modernizáciou vybraných železničných tratí dôjde k zvýšeniu efektivity železničnej dopravy vybudovaním modernej a plne prepojenej infraštruktúry, ktorá bude schopná prijať zvyšujúci sa objem dopravy vrátane presunu výkonov z cestnej dopravy. Týmto spôsobom aktivita prispeje k znižovaniu závislosti na ropných produktoch, k znižovaniu emisií, zlepšeniu kvality ovzdušia a k podpore udržateľnej dopravy a hospodárstva. Investície by mali byť prepojené na pripravované PUMM a plány kvality ovzdušia za

účelom prispieť k cieľom definovaným smernicou Európskeho parlamentu a rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe; v rámci SR transponovanou zákonom č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov a vyhláškou č. 360/2010 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky o kvalite ovzdušia v znení vyhlášky č. 442/2013 Z. z.

B. Elektrifikácia železničných tratí

Aktivity, ktoré navrhuje MDV SR realizovať v rámci tejto časti OP priamo prispievajú k naplneniu vízie a cieľov dopravného sektora identifikovaných v Strategickom pláne (kap. 4.6). Ide o opatrenia súvisiace so znižovaním emisnej záťaže a zvyšovania kvality ovzdušia.

Z pohľadu vplyvov na životné prostredie možno železničnú dopravu zaradiť medzi environmentálne prijateľné módy dopravy. Aj napriek uvedenej skutočnosti, existuje priestor pre ďalšie znižovanie dopadov železničnej dopravy na životné prostredie, a to predovšetkým prostredníctvom opatrení súvisiacich s elektrifikáciou vyťažených železničných tratí. Elektrifikáciou tratí dochádza k znižovaniu závislosti dopravného sektora na ropných produktoch, respektíve zvyšovaní energetickej diverzity využitím viacerých zdrojov energie. V priebehu roku 2012 došlo na základe intenzívnej komunikácie MDVRR SR a jednotlivých železničných dopravcov operujúcich na sieti ŽSR k súhrnu potrieb a požiadaviek v nákladnej a osobnej doprave. Zo strany dopravcov bola chýbajúca elektrifikácia niektorých tratí označená ako jeden z najzávažnejších problémov. Ku koncu roka 2013 predstavovala dĺžka prevádzkovaných železničných tratí SR 3 600 km, z toho elektrifikovaných bolo 1 586 km tratí, čo tvorí cca 44,06 %.

Z pohľadu elektrifikácie železničných tratí zaradených v základnej sieti TEN-T je plánované využiť zdroje OPII na spolufinancovanie projektu elektrifikácie trate v úseku **Devínska Nová Ves – Marchegg**.

C. Výstavba nových úsekov železničných tratí (v prípade, ak opodstatnenosť výstavby potvrdí relevantná štúdia realizovateľnosti)

V rámci zvyšovania konkurencieschopnosti a využitia nových príležitostí vo verejnej železničnej osobnej doprave je vhodné preveriť nové osi. Ide o nové železničné prepojenia v oblastiach, kde je potenciál na prevzatie vyšších prepravných záťaží predovšetkým v prímestskej a medziregionálnej osobnej doprave. Na základe analýzy prepravných vzťahov bolo v Strategickom pláne odporúčané preveriť formou štúdie realizovateľnosti priame železničné spojenie v smere Bratislava – Nitra. Predpokladá sa, že z veľkej časti by boli využité existujúce traťové úseky. Ako ďalší projekt je možné spomenúť zámer vybudovať vysokorýchlostné prepojenie Bratislavy s hlavnými mestami Francúzska, Rakúska a Maďarska. Preskúmanie trasy aj prípadná výstavba je plánovaná zo zdrojov NPE.

D. Výstavba terminálov intermodálnej prepravy (v prípade, ak budú vytvorené vhodné trhové podmienky)

Popri modernizácii železničných tratí je ďalšou príležitosťou pre rozvoj železničnej infraštruktúry a zvýšenie využitia jej kapacity aj rozvoj kombinovanej dopravy. To si vyžaduje vybudovanie kontajnerových terminálov pre pokrytie rastúcich objemov v tejto doprave a zabezpečenie pripravenosti pre prípadný rast kontinentálnej dopravy s vyhliadkou možnosti rastu priamej kontinentálnej dopravy Ázia – EÚ.

Dlhodobým cieľom MDV SR je výstavba základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy s cieľom zlepšiť prístup ku kvalitným terminálovým a logistickým službám. Na základe rozhodnutia EK[18] vyplýva, že **otázku budovania verejných terminálov na území SR bude možné opätovne otvoriť až po roku 2018, kedy MDV SR pripraví novú analýzu možností výstavby verejných terminálov intermodálnej prepravy. Poskytnutie verejnej finančnej pomoci pri výstavbe ďalších terminálov v budúcnosti bude podmienené novým rozhodnutím Komisie o štátnej pomoci.**

[18] Rozhodnutie EK (2013) 4423 zo dňa 17.7.2013 o štátnej pomoci SA.34369 – 2013/C Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy

E. Projektová príprava

V súvislosti s prípravou rezortu na čerpanie fondov EÚ v programovom období 2014 – 2020 v oblasti železníc je potrebné uviesť, že projektová príprava kvalitatívne zaostáva za stavom, ktorý bol dosiahnutý pri cestnej doprave. Podstatná časť prípravy železničných stavieb začatá v programovom období 2007 – 2013 bola v priebehu obdobia pozastavená. Dôvodom je skutočnosť, že na základe požiadavky EK sledujúc zabezpečenie nákladovo-efektívneho vynakladania zdrojov, bolo potrebné opätovne posúdiť dopravno-prepravný potenciál koridoru č. Va formou spracovania aktualizácie štúdie realizovateľnosti v smere Žilina – Košice – št. hr. SR/Ukrajina. Z tohto dôvodu pri väčšine koridorových stavieb bude nutné v ďalšom období obstarať „vyššie“ stupne dokumentácie a zároveň, pri už dosiahnutých stupňoch, pravdepodobne zabezpečiť ich aktualizáciu. Skrytý dlh v oblasti projektovej prípravy železničných projektov a horšia pozícia v absorpčnej kapacite boli taktiež jedným z dôvodov rozdelenia alokácie medzi prioritné osi. **Na základe uvedeného bude náležitá pozornosť i zdroje venované predprojektovej a projektovej príprave železničných stavieb.**

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- NUTS 1 (celé územie SR)
Prijímatelia:	- Železnice Slovenskej republiky - MDV SR - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.1.2.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré zohľadňujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované železničné projekty a projektové zámery PO 1 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.1.2.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov

je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.1.2.5 Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 12.1. Zoznam veľkých projektov PO 1 môže byť modifikovaný s cieľom zohľadniť finančné, administratívne a technické možnosti implementácie NPE a finančných nástrojov. Grafické zobrazenie rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 7.

2.1.2.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

Tab. 8 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7i)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T	*km*	*KF*	*N/A*	*34,8*	*RO OPII*	*Ročne*

2.1.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 7iii): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku

2.1.3.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 1.2: ***Zlepšenie technických podmienok pre prevádzku medzinárodnej železničnej dopravy prostredníctvom implementácie vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu (TEN-T CORE)***

Existencia vzájomne nekompatibilných železničných systémov využívaných v krajinách EÚ obmedzuje výkonnosť, plynulosť a kvalitu železničnej dopravy (predovšetkým pri cezhraničných prepravách na tratiach AGC a AGTC), znižuje konkurenčnú pozíciu železníc na dopravnom trhu a je jednou z hlavných prekážok pri budovaní jednotného trhu EÚ.

Súčasná železničná infraštruktúra SR je technicky a technologicky značne zastaraná, nespĺňa rastúce kvalitatívne požiadavky kladené na železničnú dopravu, technické špecifikácie interoperability a príslušné vyhlášky UIC, čo obmedzuje začlenenie do európskeho železničného systému a prispieva k pokračujúcemu poklesu podielu železníc na dopravnom trhu v prospech rastu cestnej dopravy.

Jednou z priorít Strategického plánu je v rámci propagácie modernej a bezpečnej železničnej infraštruktúry zaistenie prevádzkyschopnosti a zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy. Pri rozvoji a modernizácii komplexnej, interoperabilnej železničnej siete je limitujúcim faktorom predovšetkým nízka úroveň zabezpečovacieho zariadenia a nevyhovujúce koľajové obvody. Pri hlavných železničných koridoroch, resp. ucelených traťových úsekoch, na ktorých už prebehla modernizácia alebo sa súvislá modernizácia zo strednodobého hľadiska nepredpokladá, je vhodné, aby okrem odstraňovania úzkych a obmedzujúcich miest došlo k zabezpečeniu prvkov interoperability z hľadiska možnosti prevádzky medzinárodných osobných a nákladných vlakov. Ide o podporu

zavádzania dopravných riadiacich systémov a telematických aplikácií v súlade s príslušnými rozhodnutiami EÚ a národnými plánmi s cieľom zlepšiť interoperabilitu železničných systémov.

K 31.12.2013 bolo na železničnej sieti SR systémom ERTMS vybavených cca 92 km tratí[19]. To predstavuje 13,1 % celkovej dĺžky tratí zaradených do základnej siete TEN-T, resp. 6,5 % z celkovej dĺžky súhrnnej siete TEN-T. **Z dôvodu potreby zvýšenia interoperability tratí významných pre medzinárodnú dopravu budú aktivity špecifického cieľa primárne zamerané na zavedenie systému ERTMS, tzn. predovšetkým inštaláciu traťového zabezpečovacieho systému ETCS a oznamovacieho zariadenia GSM-R**.

VÝSLEDKY

a) splnenie záväzkov vyplývajúcich z Rozhodnutia Komisie č. 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia - zabezpečenia a návestenia transeurópskeho železničného systému, nariadenia Komisie č. 454/2011/EÚ z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému a nariadenia č. 62/2006/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa telematických aplikácií,
b) zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy.

Tab. 9 Špecifické výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 1.2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie (úsek št. hr. ČR/SR - Kúty – Bratislava)	*vlkm*	*N/A*	*1 205 396*	*2013*	*1 307 279*	*RO OPII*	*Ročne*

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 1.3: **Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov***

ŠC 1.3 synergicky dopĺňa ciele stanovené pre oblasť infraštruktúry. Synergickým pôsobením výsledkov infraštruktúrnych a prevádzkových opatrení je možná multiplikácia pozitívnych efektov a zvýšenie atraktívnosti železničnej dopravy. Na základe údajov o deľbe prepravnej práce z roku 2012, predstavuje podiel železničnej nákladnej dopravy na celkových prepravných výkonoch 19,9 % prepravných výkonov pozemnej dopravy. V prípade osobnej dopravy je tento podiel iba 7 %[20].

Dôležitou súčasťou pri vytváraní komplexného, kvalitného a interoperabilného železničného systému je aj obnova vozového parku železničnej verejnej osobnej dopravy. Obnovou (primárne nákupom nových) mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy a zabezpečením ich interoperability dôjde k zvýšeniu komfortu, bezpečnosti a kvality železničnej dopravy z pohľadu koncového užívateľa.

Dosiahnutie kvalitnej a konkurencieschopnej železničnej osobnej dopravy ako strategického cieľa železničnej dopravy definovaného v Strategickom pláne je podmienené vytvorením dostatočne kvalitného a atraktívneho systému železničnej osobnej dopravy. Jednou z priorít uvedeného cieľa je zabezpečenie komfortnej osobnej dopravy, v rámci ktorej sa bude klásť dôraz najmä na zásadné zlepšenie parametrov osobnej dopravy významne zlepšujúcich vnímanie železničnej dopravy zo strany cestujúcich.

[19] úsek Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom systémom ETCS L1
[20] http://www.telecom.gov.sk/files/statistika_vud/preprava_nakl.htm

Obstaranie nových koľajových vozidiel musí byť previazané so zlepšením železničnej infraštruktúry a parametre železničných koľajových vozidiel musia zodpovedať parametrom dopravnej infraštruktúry, aby bola zabezpečená vzájomná kompatibilita a synergické účinky investícií.

V prípade, ak železničná osobná doprava ponúkne prepravu v porovnateľnej kvalite ako iné druhy dopravy a vo frekvencii, ktorá zodpovedá prepravnému dopytu zo strany cestujúcej verejnosti, môže byť snaha o integráciu verejnej osobnej dopravy úspešná. Strategický plán identifikoval prínosy potenciálnej integrácie a postupnej harmonizácie prepravy odstránením paralelných spojov v železničnej a autobusovej doprave, ktoré spôsobujú neefektívne vynakladanie verejných zdrojov.

Opatrenia týkajúce sa služieb vo verejnom záujme budú implementované v súlade s požiadavkami nariadenia EP a Rady (ES) č. 1370 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 a nariadenia EP a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy.

VÝSLEDKY

a) zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obstarania nových prostriedkov zabezpečujúcich verejnú železničnú osobnú dopravu,
b) podpora stabilizácie služieb poskytovaných vo verejnom záujme,
c) zníženie hlukovej záťaže a emisií CO_2, NO_2 a PM_{10} vyplývajúcej z prevádzky železničnej verejnej osobnej dopravy.

Tab. 10 Špecifické výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 1.3

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave	*počet*	*N/A*	*44 287 000*	*2013*	*46 942 211*	*RO OPII*	*Ročne*

2.1.3.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7iii) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Implementácia systémov ETCS a GSM-R, TSI TAF/TAP,
B. Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy,
C. Projektová príprava.

A. Implementácia systémov ETCS a GSM-R, TSI TAF/TAP

Jedným z hlavných nedostatkov železničnej siete je jej zastaranosť, nízka technická úroveň a nedostatočná interoperabilita. Cieľom je zlepšenie technickej infraštruktúry existujúcich tratí na takú úroveň, aby zodpovedala Technickým špecifikáciám interoperability (TSI). To umožní odbúranie doterajších technických bariér, zabezpečenie efektívnejšieho využitia technických parametrov železničných tratí a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Intervencie v oblasti železničnej dopravy budú preto smerovať najmä k zavedeniu systému ERTMS a podpornej prenosovej infraštruktúry na ucelených úsekoch na modernizovaných železničných tratiach, prednostne na tých, kde SR vyplývajú záväzky z príslušnej legislatívy EÚ[21]. Konkrétne ide o úseky:

[21] Rozhodnutie Komisie č. 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia – zabezpečenia a návestenia transeurópskeho železničného systému; Smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve

- v smere **št. hr. ČR/SR Kúty – Bratislava**, vrátane uzla Bratislava,
- ucelené úseky na základnej sieti TEN-T v smere Púchov – Žilina (ako súčasť modernizácie).

B. Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy

V roku 2012 približne 97 % výkonov vo verejnom záujme v oblasti železničnej osobnej dopravy vykonávala Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., so 100 % majetkovou účasťou štátu. Zvyšné 3 % výkonov vykonával privátny dopravca[22]. Obidvaja dopravcovia majú uzatvorené zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme so štátom do konca roku 2019.

Na základe skúseností z predchádzajúceho obdobia, v rámci ktorého boli naštartované procesy obnovy mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy, je možné tieto projekty označiť ako príklady dobrej praxe. Z pohľadu štátu ako objednávateľa výkonov vo verejnom záujme a takisto aj dopravcu, projekty významne prispeli k zvýšeniu kvality v tomto segmente. Zároveň cestujúca verejnosť prijala obnovu prostriedkov vysoko pozitívne.[23] Vozidlá sú prevádzkované na tratiach slúžiacich každodenným potrebám, a to obyvateľom, ktorí dochádzajú z regionálnych alebo prímestských oblastí do centier hospodárskych a sociálnych činností z dôvodu práce, vzdelávania, či návštevy zdravotných, sociálnych, kultúrnych alebo športových zariadení.

Obnova parku koľajových vozidiel poskytujúcich služby železničnej verejnej osobnej dopravy bola v programovom období 2007 – 2013 orientovaná na podporu rozvoja regiónov Slovenska a mobility pracovnej sily hlavne v rámci budovania **integrovaných dopravných systémov v okolí Bratislavy a Košíc.** Výsledkom dvoch projektov je obstaranie **61 ks regionálnych jednotiek**, prevádzka ktorých sa zamerala na sedem regiónov: Bratislava, Trnava, Nitra, Trenčín, Žilina, Košice a Prešov. Približne dve tretiny služieb ponúkaných novými a modernizovanými koľajovými vozidlami je poskytovaná v rámci siete TEN-T.

MDV SR vidí priestor pre pokračovanie projektov tohto typu aj v ďalšom období predovšetkým v oblasti podpory segmentu mestskej a prímestskej dopravy a riešenia otázky integrovaných dopravných systémov v meste **Žilina a súmestí Banská Bystrica – Zvolen**. **Cieľom je obstarať nové nízkopodlažné elektrické a diesel-motorové ucelené vlakové jednotky a zabezpečiť ich interoperabilitu.** Realizáciou projektu dôjde k multiplikácii efektov už realizovaných projektov a k vytvoreniu logického celku kvalitne fungujúcej regionálnej a prímestskej dopravy v okolí najvýznamnejších dopravných centier.

Integrácia verejnej osobnej dopravy môže byť úspešná za predpokladu, ak železničná osobná doprava ponúkne prepravu v porovnateľnej kvalite ako iné druhy dopravy a vo frekvencii, ktorá zodpovedá prepravnému dopytu. Podpora je smerovaná najmä na regionálnu dopravu, z ktorej pochádza až 75 % cestujúcich. Významným dôsledkom integrácie je harmonizácia prepravy a odstránenie paralelných spojov v železničnej, resp. autobusovej doprave. Tá dosahuje v niektorých regiónoch až 61 % prepravy a spôsobuje klesajúce využitie prepravnej kapacity obidvoch dopravcov.

Opatrenia týkajúce sa služieb vo verejnom záujme budú implementované v súlade s požiadavkami nariadenia EP a Rady (ES) č. 1370 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 a nariadenia EP a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy.

Samostatný pohľad predstavuje prístup poskytovateľov služieb vo verejnom záujme k železničným koľajovým vozidlám pre prevádzku verejnej železničnej osobnej dopravy zakúpených z fondov EÚ. **Prístup k týmto vozidlám prostredníctvom nediskriminačných, primeraných a účinných opatrení v súlade s legislatívou EÚ pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy bude zabezpečený v rámci platnosti legislatívy tzv. IV. železničného balíčka.**

[22] RegioJet, a. s. prevádzkujúci železničnú osobnú dopravu v úseku Bratislava - Komárno
[23] Prieskum bol realizovaný Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. v novembri 2012 (www.zssk.sk)

V podmienkach SR môže byť riešením, ktoré garantuje vyššie spomenutý princíp, zriadenie tzv. „Dopravnej autority“. Dopravná autorita by mala vzniknúť ako nezávislý úrad s jasne ohraničeným rozsahom činností v oblasti objednávania služieb vo verejnom záujme, ako aj v iných oblastiach. Vznik inštitúcie, ako aj jej nábeh na výkon jednotlivých činností je možné plánovať v priebehu rokov 2015 – 2018. Vytvorenie predmetnej autority je nutné vhodne koordinovať s plánovanou realizáciou ďalšieho projektu v oblasti obnovy a modernizácie mobilných prostriedkov v rovnakom čase. V súvislosti s úlohami Dopravnej autority ako objednávateľa služieb vo verejnom záujme, MDV SR v súčasnosti analyzuje možné varianty, vrátane nulového variantu. Obsah a výsledky analýzy je nutné konzultovať s VÚC z dôvodu ich súčasného postavenia ako objednávatelia regionálnej autobusovej dopravy.

C. Projektová príprava

Súčasný stav projektovej prípravy investičných stavieb je možné označiť ako prierezový problém systémového charakteru. Na základe uvedeného bude náležitá pozornosť i zdroje venované predprojektovej a projektovej príprave železničných stavieb.

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- NUTS 1 (celé územie SR)
Prijímatelia:	- Železnice Slovenskej republiky - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. - MDV SR - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.1.3.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré zohľadňujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované železničné projekty a projektové zámery PO 1 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.1.3.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.1.3.5 Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 12.1. Grafické zobrazenie rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 7.

2.1.3.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

Tab. 11 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7iii)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Dĺžka železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS	*km*	*KF*	*N/A*	*71*	*RO OPII*	*Ročne*
2.	Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave	*počet*	*KF*	*N/A*	*35*	*RO OPII*	*Ročne*

2.1.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi

Tab. 12 Výkonnostný rámec Prioritnej osi 1

Typ ukazovateľa (Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku)	P. č.	Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Zámer (2023)	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľa
finančný ukazovateľ		Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii	*EUR*	*KF*	*N/A*	*166 516 044*	*853 928 431*	*RO OPII*	*Základný finančný ukazovateľ*
Výstupový ukazovateľ		Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T	*km*	*KF*	*N/A*	*8,8*	*34,8*	*RO OPII*	*Nosná investičná aktivita v rámci PO1*

2.1.5 Kategórie intervencií

Tab. 13

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov	024	545 839 166
	027	180 000 000

Tab. 14

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov	01	704 063 991
	03	21 775 175

Tab. 15

Rozmer 3 – Druh územia		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov	07	725 839 166

Tab. 16

Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov	07	725 839 166

2.1.6 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné)

V rámci prípravy písomných vyzvaní a projektových žiadostí môže byť zo strany RO definovaná povinnosť pre prijímateľa vyčleniť určitú časť oprávnených výdavkov projektu na zabezpečenie kvalitného riadenia projektov. Maximálna hranica a podmienky použitia výdavkov na riadenie projektov budú stanovené v riadiacej dokumentácii RO OPII.

2.2 PRIORITNÁ OS 2: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T)

ID prioritnej osi	**2**
Názov prioritnej osi	Cestná infraštruktúra (TEN-T)

Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov vytvorených na úrovni Únie	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná prostredníctvom komunitne vedeného miestneho rozvoja	Nie
Pre ESF: Celá prioritná os je zameraná na sociálnu inováciu alebo nadnárodnú spoluprácu, alebo oboje	N/A

2.2.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	Kohézny fond
Kategória regiónu	N/A
Základ pre výpočet (celkový príspevok)	1 344 117 648 EUR
Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)	N/A

2.2.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T

2.2.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 2.1: ***Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre TEN-T prostredníctvom výstavby nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest***

V Strategickom pláne bola pre oblasť rozvoja cestnej infraštruktúry určená vízia „*modernej, kvalitnej, bezpečnej a efektívne fungujúcej dopravnej infraštruktúry*“, a to najmä v koridoroch transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Aktivity plánované v prioritnej osi významným spôsobom prispievajú k naplneniu tejto vízie.

Obsahové zameranie projektov prioritnej osi bude smerovať k naplneniu špecifického cieľa, ktorým je **odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre TEN-T,** s dôrazom na udržateľnosť, nákladovú efektívnosť, zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a znižovanie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy. Budovanie kvalitnej cestnej infraštruktúry v trasách TEN-T má pre národné hospodárstvo a rozvoj konkurencieschopnosti krajiny a regiónov strategický význam nielen z hľadiska udržania previazanosti a dostupnosti Slovenska s krajinami členských štátov EÚ, ale aj z hľadiska jeho ďalšieho rozvoja. Zlepšuje medzinárodnú dostupnosť, dostupnosť a prepojenosť regiónov, zvyšuje ich atraktívnosť pre investorov a tým vytvára predpoklady pre vyššiu konkurencieschopnosť, podnikateľský rozvoj, hospodársky rast a tvorbu nových pracovných miest.

Zdroje prioritnej osi budú preto smerovať na **výstavbu nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest** v trasách, kde existujúca cesta I. triedy svojimi parametrami už nespĺňa požiadavky v oblasti kapacity (prostredníctvom ciest I. triedy je realizovaných takmer 44 % dopravných výkonov) a v dôsledku dlhodobého preťaženia už ani v oblasti kvality infraštruktúry. Mnohé z ciest I. triedy sú pritom trasované intravilánom miest a obcí, pričom intenzita dopravy na týchto úsekoch negatívne ovplyvňuje kvalitu života miestneho obyvateľstva taktiež z hľadiska kvality ovzdušia. Vybudovaním nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest dôjde k odkloneniu významnej časti výkonov tranzitnej cestnej dopravy z intravilánov miest a obcí. To prispeje k výraznému zlepšeniu životných podmienok v dotknutých oblastiach, predovšetkým zníženiu hlukového zaťaženia obyvateľstva, emisií, vibrácií a prašnosti spôsobených súčasnou intenzitou cestnej dopravy. V tejto súvislosti sa ďalej predpokladá

realizácia nadväzujúcich opatrení na úrovni miest a regiónov v zmysle pripravovaných PUMM v spojení s plánmi kvality ovzdušia.

Prioritným záujmom SR je výstavba tých úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, absencia ktorých sa negatívne premieta v oblastiach hospodárstva, životného prostredia a ktoré tvoria prekážku v mobilite obyvateľstva, znižujú atraktivitu územia z pohľadu turizmu a prílevu investícií alebo významným spôsobom napomôžu zvýšiť bezpečnosť premávky. Nové úseky diaľnic a rýchlostných ciest budú budované v súlade s platnými environmentálnymi a technickými požiadavkami s cieľom znižovania negatívnych vplyvov z dopravy s dôrazom na zlepšovanie kvality ovzdušia.

VÝSLEDKY

a) odstránenie kľúčových úzkych miest na sieti TEN-T, predovšetkým v úseku Žilina – Liptovský Mikuláš a Žilina – št. hr. SR/ČR a SR/PR,
b) zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti,
c) zníženie hlukovej záťaže a emisií CO_2, NO_2 a PM_{10} v intraviláne miest a obcí,
d) zníženie časových strát a úspora nákladov,
e) poskytovanie dopravných informácií účastníkom cestnej premávky,
f) zabezpečenie bezpečnej migrácie zveri,
g) vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenie mobility obyvateľov a zvýšenie potenciálu rastu zamestnanosti.

Tab. 17 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 2.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Úspora času v cestnej doprave na diaľniciach a rýchlostných cestách	*EUR*	*N/A*	*588 684 851*	*2013*	*343 475 242*	*RO OPII*	*Ročne*
2.	Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom výstavby diaľnic)	*tona*	*N/A*	*30,11*	*2013*	*8,46*	*RO OPII*	*Ročne*
3.	Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom výstavby diaľnic)	*tona*	*N/A*	*129,18*	*2013*	*33,02*	*RO OPII*	*Ročne*

2.2.2.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7i) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest vrátane privádzačov (TEN-T),
B. Budovanie inteligentných dopravných systémov,
C. Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy,
D. Projektová príprava.

A. Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest vrátane privádzačov (TEN-T)

Pokrok dosiahnutý pri budovaní dopravnej infraštruktúry zaostáva za dynamikou rozvoja ekonomiky, rastom prepravných nárokov a spoločenskou objednávkou a predstavuje významnú bariéru rastu a rozvoja zamestnanosti. Dopravná infraštruktúra tak nenapĺňa funkciu nástroja na zvýšenie atraktivity

územia, jeho ekonomického potenciálu a kvality života obyvateľov. Naopak, skôr brzdí integráciu slabších regiónov do širších územných a hospodárskych vzťahov.

Rastúce požiadavky na mobilitu sú totiž na väčšine ťahov, aj tých, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete (TEN-T), naďalej zabezpečované dominantne prostredníctvom ciest I. triedy. Problémom je preťaženie ciest I. triedy, prostredníctvom ktorých sa realizuje takmer 44 % dopravných výkonov. V porovnaní s diaľnicami a rýchlostnými cestami je to približne o 21 % viac.

Pre porovnanie, na cestách II. a III. triedy sa realizuje takmer 21 %, resp. 13 % dopravných výkonov[24]. Mnohé z ciest I. triedy sú pritom trasované intravilánom miest a obcí, nespĺňajú základné štandardy v oblasti kapacity, bezpečnosti a v dôsledku dlhodobého preťaženia už ani kvalitatívne parametre.

Celková plánovaná dĺžka diaľničnej siete SR predstavuje 705 km a je definovaná ťahmi D1, D2, D3 a D4. K 01.01.2013 bolo z plánovaného rozsahu diaľnic v prevádzke necelých 62 %. V celej dĺžke je v prevádzke len diaľnica D2 o dĺžke cca 80 km. Projektové a realizačné práce na ostatných diaľničných ťahoch sú v rôznom štádiu rozpracovanosti.

Priemerný ročný prírastok diaľnic a diaľničných privádzačov na Slovensku od roku 2006 predstavuje len 12,3 km[25]. Po ukončení úsekov, ktoré sú vo výstavbe od roku 2011 (spolufinancované zo zdrojov Operačného programu Doprava) sa tempo výstavby zvýši na 18 km/rok.

Z pohľadu hustoty diaľnic patrí Slovenská republika stále ku krajinám s najnižšou hustotou tohto typu dopravnej infraštruktúry a svojou hustotou diaľničnej siete značne zaostáva za priemerom krajín EÚ 28. Priemerná hustota v týchto krajinách (bez Malty a Lotyšska) je na úrovni 16,4 km/tis. km^2 (zdroj: Eurostat). K 01.01.2012 bola hustota diaľnic trasovaných v koridoroch TEN-T na Slovensku na úrovni cca 8,55 km/tis. km^2 (Graf 1).

Graf. 1 Hustota diaľničnej siete k 1.1.2012 (km/tis. km^2) – medzinárodné porovnanie – Pozri Prílohu 8

Čo sa týka siete rýchlostných ciest, tá je definovaná ťahmi R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7 a R8, pričom jej celková dĺžka aj s peážami (spoločnými úsekmi) predstavuje 1 263 km. Dobudovanosť siete rýchlostných ciest bola k 01.01.2013 na úrovni 19,6 %. Najväčší stupeň dobudovanosti je dosiahnutý na ťahu R1, na ktorom je v prevádzke ucelený úsek Trnava – Banská Bystrica. Naproti tomu, na rýchlostných cestách R5, R7 a R8 nebola doposiaľ vôbec začatá výstavba a jednotlivé úseky sú zatiaľ len vo fáze prípravy.

Vedľa nesporných pozitívnych vplyvov cestnej dopravy je rozvoj motorizmu sprevádzaný celou škálou negatívnych javov. Medzi najzávažnejšie z nich je možné zaradiť dopravné nehody a ich následky. Tie sú závažným celospoločenským problémom premietajúcim sa vo všetkých sférach ľudskej činnosti. Hlavným cieľom každej spoločnosti by preto malo byť znižovanie počtu a zmierňovanie následkov dopravných nehôd.

Z vývoja dopravných výkonov vidieť evidentný nárast cestnej dopravy na všetkých kategóriách ciest. Najväčší nárast však môžeme sledovať pri diaľniciach a rýchlostných cestách, na ktorých došlo v porovnaní s rokom 2005 k nárastu dopravných výkonov o 66 %. To súvisí najmä s postupným dokončovaním nových úsekov diaľnic a rýchlostných komunikácií. Ukazuje sa tak, že výstavba diaľnic a rýchlostných ciest plní svoju úlohu a po ich dokončení je na nich prevedená značná časť dopravných výkonov. Zároveň sa prejavuje vplyv indukcie dopravy, kedy novovybudovaná kvalitná cesta na seba prevezme aj časť výkonov realizovaných pred jej dostavbou po iných komunikáciách ako tých, ktoré diaľnice primárne nahradila.

Budovanie diaľničnej siete má dôležitý význam pri zvyšovaní dostupnosti regiónov, skracovaní prepravného času, úspore paliva, zvyšovaní produktivity práce, znižovaní nehodovosti a nepriaznivých

[24] Zdroj: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (výpočet MDVRR SR na základe vývoja dopravných výkonov podľa druhu ciest v tis. vozokm za priemerný deň roka (údaje za rok 2010)).
[25] Výpočet MDVRR SR na základe údajov z Cestnej databanky (zdroj: http://www.cdb.sk/sk/Vystupy-CDB/Statisticke-prehlady/Dlzky-cestnych-komunikacii.alej)

vplyvov na životné prostredie a v neposlednom rade priaznivo vplýva na stav cestných komunikácií nižšieho dopravného významu.

Problematickou je intenzita tranzitnej prepravy. V súčasnosti medzi mestá s kritickými hodnotami vzdialeného tranzitu prechádzajúceho intravilánom (jeho podielom na celkovej doprave v meste) patria Košice (78 %), Trnava (73 %), Ružomberok (62 %), Šahy (51 %), Žiar nad Hronom (51 %), Levoča (50 %). Tranzitnú dopravu z týchto miest by mali prevziať plánované úseky diaľnic a rýchlostných ciest v ich priestore. Viac ako 40 % vzdialeného tranzitu prechádza tiež mestami Martin, Turčianske Teplice, Vranov nad Topľou, pri Bratislave sú to Šamorín a Dunajská Streda, kritická situácia s tranzitom je v Čadci. Podiel vzdialenej tranzitnej dopravy tesne pod 40 % je v aglomeráciách Žiliny a Prešova, kde je potrebné bezodkladne začať riešiť túto neúnosnú situáciu. Elimináciu negatívnych javov vyplývajúcich z dopravy v mestách a regiónoch je možné dosiahnuť realizáciou opatrení, ktoré boli stanovené v strategických dokumentoch MDV SR, Programoch a Akčných plánoch na zlepšenie kvality ovzdušia[26], resp. Plánoch udržateľnej mestskej mobility (ak už existujú), ktoré by mali byť prepojené na plány kvality ovzdušia za účelom napĺňať ciele definované smernicou Európskeho parlamentu a rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe; v rámci SR transponovanou zákonom č. 137/2010 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyhláškou č. 360/2010 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky o kvalite ovzdušia v znení vyhlášky č. 442/2013 Z. z.

Prínos realizácie veľkých projektov tejto prioritnej osi na zlepšenie časovej dostupnosti Slovenska a jeho regionálnych centier je uvedený v Prílohe 5.

Výstavba diaľnic

V oblasti rozvoja diaľničnej siete budú investície smerovať do výstavby nových úsekov diaľnic D1 a D3. **Tieto úseky budú viesť k ďalšiemu rozširovaniu diaľničnej siete v smere na východ a sever krajiny a odstránia kľúčové úzke miesta a prekážky na cestnej sieti základnej siete TEN-T. (pozri tiež Prílohu 8).**

Diaľnica D1

Nosnou časťou uceleného dopravného systému SR z pohľadu cestnej infraštruktúry je multimodálny koridor Va, ktorý je zároveň sídelnou rozvojovou osou I. stupňa lokalizovanou v koridore Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice. Hlavnú rozvojovú os kopíruje diaľnica D1, ktorá spája osem z desiatich najväčších miest Slovenska zo západu cez sever krajiny na východ.

Ide o najdlhšiu diaľnicu prechádzajúcu naprieč celou krajinou o dĺžke 516 km. Diaľnica je predovšetkým vo svojej severnej časti trasovaná v náročných terénnych podmienkach s množstvom tunelov a mostných objektov. Z tohto dôvodu je realizácia D1 mimoriadne technicky, časovo a finančne náročná. K 01.01.2013 bolo v prevádzke 312 km a vo výstavbe 72 km diaľnice. Ako kľúčové úzke miesto na diaľnici D1 je možné označiť úsek medzi Žilinou a Liptovským Mikulášom, kde je doprava prevádzkovaná na ceste I. triedy (I/18), pričom na niektorých úsekoch je dosahovaná intenzita dopravy na úrovni 20 až 37 tis. voz./24 hod.

Stratégia rozvoja diaľnice D1 kontinuálne nadviaže na programové obdobie 2007 – 2013, resp. predchádzajúcu pomoc a finančné prostriedky budú smerované prioritne na spolufinancovanie veľkých projektov, ktoré sa realizujú vo fázach. Zo zdrojov prioritnej osi bude prioritne financovaná projektová príprava a výstavba týchto úsekov:

- D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka (2. fáza),
- D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala (2. fáza),
- D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza),
- D1 Turany – Hubová,
- D1 Budimír – Bidovce,
- D1 Prešov, západ – Prešov, juh.

[26] §11 a 12 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov

Ukončením výstavby všetkých úsekov diaľnice D1, rozostavaných pred rokom 2014, ako aj tých, ktoré budú spolufinancované z OPII, dôjde v horizonte niekoľkých rokov k súvislému prepojeniu dvoch najväčších miest SR (Bratislavy a Košíc) kvalitnou cestnou infraštruktúrou o celkovej dĺžke cca 442 km.

Diaľnica D3

Diaľnica D3 je dôležitá z pohľadu severojužného prepojenia na Poľskú a Českú republiku. Celková plánovaná dĺžka diaľnice D3 je 59,8 km, z toho k 01.01.2013 bolo potrebné dokončiť viac ako 50 km.

Spolufinancovanie úsekov D3 je podmienené realizáciou smerového dopravného prieskumu na cezhraničných prechodoch s Českou a Poľskou republikou a nadväzujúceho dopravného modelu. Výstavba úsekov bude možná až po potvrdení, že dopravné intenzity na D3 sú dostatočné pre splnenie podmienok ekonomickej miery návratnosti. Z PO 2 sa prioritne uvažuje so spolufinancovaním týchto úsekov:

- D3 Svrčinovec – Skalité (2. fáza),
- D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec (financované zo zdrojov OPII a NPE),
- D3 Žilina, Strážov – Žilina, Brodno (2. fáza).
- D3 Žilina, Brodno – Kysucké Nové Mesto,
- D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica.

Konkrétny zoznam úsekov, vrátane harmonogramu ich výstavby bol definovaný v Strategickom pláne.

Diaľnica D4

(pozri tiež Prílohu 8).

Výstavba rýchlostných ciest

V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom období 2014 – 2020 bude zo zdrojov KF preferovať predovšetkým príprava projektovej dokumentácie úsekov ciest na R3 a R6. Výstavbe konkrétnych úsekov bude predchádzať taktiež spracovanie štúdií realizovateľnosti, ktoré komplexným spôsobom posúdia tieto koridory (možnosti trasovania, optimálnosť objektovej skladby a pod.). Uvedené komunikácie sú súčasťou základnej siete TEN-T a sú dôležité pre budúce zabezpečenie kvalitných cezhraničných spojení v smere sever – juh (R3) a západ - východ (R6).

Pri prípadnej výstavbe nových úsekov rýchlostných ciest TEN-T bude MDV SR venovať náležitú pozornosť zabezpečeniu nákladovej efektívnosti. Vzhľadom na súčasné intenzity paralelných úsekov ciest I. triedy, ako aj prognózovaný vývoj v území, budú niektoré úseky realizované v polovičnom profile.

Výstavba ciest bude mať pozitívny vplyv na celý priľahlý podunajský región a prispeje k napĺňaniu cieľov makroregionálnej Stratégie EÚ pre dunajský región[27] (ďalej len „dunajská stratégia“), prioritne pre plnenie cieľa „*1. Zlepšenie mobility a multimodality, 1b Cestné, železničné a letecké spojenia*“. Synergické prepojenia medzi prioritnými oblasťami dunajskej stratégie a hlavnými programami EŠIF sú uvedené v kap. 3.1.4 PD SR.

B. Budovanie inteligentných dopravných systémov

V spojitosti s rastúcim objemom dopravy a vysokou mierou nehodovosti je kľúčovým problémom nedostatočné vybavenie cestnej infraštruktúry technologickými zariadeniami na monitorovanie dopravy a prevádzkových podmienok. Riešením pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a vysokej miery nehodovosti je využívanie inteligentných dopravných systémov a dopravnej telematiky. Inteligentné dopravné systémy otvárajú nové možnosti na dosiahnutie trvaloudržateľnej mobility

[27] dňa 9. decembra 2010 Európska komisia zverejnila návrh Oznámenia o Stratégii EÚ pre dunajský región (odkaz) a sprievodný, pracovný dokument - Akčný plán Stratégie EÚ pre dunajský región. Rada pre všeobecné záležitosti na svojom zasadnutí dňa 13. apríla 2011 schválila závery Rady k Dunajskej stratégií. Dunajská stratégia bola schválená na zasadnutí Európskej rady 24. júna 2011. Aktualizovaná Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región a návrh jej koordinácie bola schválená UV SR č. 229/2011 (odkaz).

a vytvárajú základné podmienky pre kvalitnú komunikačnú a informačnú spoločnosť. Zámerom EK je, aby členské krajiny EÚ v priebehu niekoľkých rokov fungovali v rámci jednotného inteligentného dopravného systému, pričom takéto riešenie je možné zabezpečiť formou realizácie parciálnych národných projektov. EÚ preto nabáda členské štáty k tomu, aby inteligentné dopravné systémy rozvíjali vo vzájomne kompatibilných aplikáciách a aby užívateľské informácie z jednotlivých národných systémov boli dostupné aj občanom z ostatných štátov EÚ.

Cieľom MDV SR je nadviazať na aktivity OPD 2007 – 2013 a v prípade potreby podporiť ďalší rozvoj Národného dopravného informačného centra (NDIC) so sídlom v Žiline. NDCI predstavuje operačné a informačné pracovisko zabezpečujúce zber, spracovanie a poskytovanie dopravných, ako aj iných celospoločensky, regionálne a/alebo lokálne dôležitých informácií cestujúcej verejnosti.

Z ďalších aktivít plánovaných v oblasti využívania dopravnej telematiky je možné spomenúť zámer doplniť príslušenstvo diaľnic a rýchlostných ciest **dopravnými zariadeniami pre monitorovanie a riadenie dopravy** – zariadenia dopravného prieskumu s funkciou automatického sčítania dopravy a analyzátora dopravného prúdu, premenné dopravné značky, zariadenia pre prevádzkové informácie, kamerové systémy, riadiace, dohľadové a komunikačné systémy a pod. Tieto zariadenia nebudú slúžiť len pre reálny manažment dopravy, ale taktiež pre zber dát, plánovanie a optimalizáciu budúcich prepravných nárokov.

C. Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy

Dopravná nehodovosť v cestnej doprave je ovplyvňovaná predovšetkým ľudským faktorom, bezpečnosťou cestných vozidiel a kvalitou cestnej siete. Z hľadiska vývoja dopravnej nehodovosti v rokoch 2005 až 2011 bolo toto obdobie charakteristické najmä nárastom motorizácie cestnej dopravy, ktorý so sebou priniesol veľký rast zaťaženia cestnej siete a výrazne ovplyvnil vývoj dopravno-bezpečnostnej situácie.

V súvislosti so záväzkami SR týkajúcich sa znižovania počtu usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave je možné konštatovať, že stanovené ciele sú priebežne napĺňané a počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody má klesajúcu tendenciu. Od roku 2007 klesal počet usmrtených na cestách z hodnoty 627 až na 223 osôb v roku 2013, čo bola historicky najnižšia hodnota počtu usmrtených na slovenských cestách. To predstavuje 4,1 usmrtených na 100 tis. obyvateľov. **Zámerom MDV SR je pokračovať v realizácii opatrení na znižovanie počtu a závažnosti dopravných nehôd a znížiť počet usmrtených o 50 % oproti roku 2010, t. j. pod 173**. Tento cieľ vychádza z Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky do roku 2020[28].

Na základe údajov o dopravných nehodách podľa druhu komunikácie je možné skonštatovať, že najbezpečnejšou kategóriou ciest sú diaľnice a rýchlostné cesty. Zámerom MDV SR je preto rozširovaním siete diaľnic a rýchlostných ciest **zabezpečiť postupný presun dopravných výkonov z ciest nižšej kategórie na infraštruktúru, ktorá je na to z hľadiska prevádzkovo - technických parametrov dimenzovaná**. Tým dôjde k zlepšeniu stavu v oblasti bezpečnosti a plynulosti dopravy na celej cestnej sieti.

K znižovaniu nehodovosti na pozemných komunikáciách má prispieť aj smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Bezpečnostný audit a inšpekcia v SR sa vykonávajú na základe príslušného zákona a vyhlášok[29]. V súlade so smernicou boli stanovené postupy, ktoré by mali byť významným nástrojom na zlepšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry, a to v rámci celého projektového cyklu – plánovania, prípravy projektovej

[28] schválený uznesením vlády SR č. 798 zo 14. decembra 2011

[29] zákon č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhláška č. 251/2011 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií a vyhláška č. 135/2012 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej príprave, o odbornej skúške a o výkone činnosti audítora bezpečnosti pozemnej komunikácie, o zápise do zoznamu audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií a o zápise do zoznamu vzdelávacích inštitúcií akreditovaných v odbore riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií

dokumentácie, výstavby, prevádzky a údržby komunikácie. Vykonávanie bezpečnostného auditu a inšpekcie pri projektoch PO 2 bude osobitne monitorované RO OPII.

V oblasti zvyšovania bezpečnosti na existujúcich diaľniciach a rýchlostných cestách bude snahou MDV SR reagovať na aktuálne problémy cestnej premávky, a to **budovaním bezpečných koridorov pre migráciu zveri (ekoduktov), výstavbou oplotenia v kritických úsekoch, zvýšením kapacity exponovaných úsekov, aplikáciou dopravnej telematiky, obstaraním diagnostických vozidiel a ich využívaním v systéme hospodárenia s vozovkami, mostmi** a pod.

D. Projektová príprava

Zoznam stavieb, na ktoré je potrebné sústrediť pozornosť bol identifikovaný v Strategickom pláne. Zoznam obsahuje priority súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj za týmto horizontom.

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- NUTS 1 (celé územie SR)
Prijímatelia:	- Národná diaľničná spoločnosť, a.s. - MDV SR - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.2.2.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré zohľadňujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované cestné projekty a projektové zámery PO 2 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.2.2.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov

je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.2.2.5 Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 12.1. Grafické zobrazenie rozvoja cestnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 7.

2.2.2.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

Tab. 18 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7i)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celková dĺžka novovybudovaných ciest v sieti TEN-T	*km*	*KF*	*N/A*	*111,7*	*RO OPII*	*Ročne*

2.2.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi

Tab. 19 Výkonnostný rámec Prioritnej osi 2

Typ ukazovateľa (Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku)	ID	Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Zámer (2023)	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľa
výstupový ukazovateľ		Celková dĺžka novo vybudovaných ciest v sieti TEN-T	*km*	*KF*	*N/A*	*16,6*	*111,7*	*RO OPII*	*Nosná investičná aktivita v rámci PO2*
finančný ukazovateľ		Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii	*EUR*	*KF*	*N/A*	*470 441 177*	*1 344 117 648*	*RO OPII*	*Základný finančný ukazovateľ*

2.2.4 Kategórie intervencií

Tab. 20

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T)	028	1 078 554 499
	029	43 945 501
	044	20 000 000

Tab. 21

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T)	01	1 098 554 499
	03	43 945 501

Tab. 22

Rozmer 3 – Druh územia		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T)	07	1 142 500 000

Tab. 23

Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T)	07	1 142 500 000

2.2.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné)

V rámci prípravy písomných vyzvaní a projektových žiadostí môže byť zo strany RO definovaná povinnosť pre prijímateľa vyčleniť určitú časť oprávnených výdavkov projektu na zabezpečenie kvalitného riadenia projektov. Maximálna hranica a podmienky použitia výdavkov na riadenie projektov budú stanovené v riadiacej dokumentácii RO OPII.

2.3 PRIORITNÁ OS 3: VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA

ID prioritnej osi	**3**
Názov prioritnej osi	Verejná osobná doprava

Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov vytvorených na úrovni Únie	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná prostredníctvom komunitne vedeného miestneho rozvoja	Nie
Pre ESF: Celá prioritná os je zameraná na sociálnu inováciu alebo nadnárodnú spoluprácu, alebo oboje	N/A

2.3.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	Kohézny fond
Kategória regiónu	N/A
Základ pre výpočet (celkový príspevok)	379 235 295 EUR
Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)	N/A

2.3.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7ii): Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility

2.3.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 3.1: ***Zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom modernizácie a rekonštrukcie infraštruktúry pre IDS a mestskú dráhovú dopravu***

Na rozšírenie IDS chýba nielen realizácia zmien v organizovaní a prevádzke VOD, ale aj nadväzná dopravná infraštruktúra. Aktivity v oblasti mestskej dráhovej dopravy (električková a trolejbusová doprava) vychádzajú z nedostatkov identifikovaných v Stratégii VOD.

Podpora potenciálnych projektov bude podmienená existenciou komplexného strategického plánu udržateľného rozvoja dopravy v jednotlivých mestách, resp. regiónoch (generel dopravy, PUMM).

VÝSLEDKY

a) zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy,
b) zlepšenie kvality služieb poskytovaných v MHD vo veľkých aglomeráciách (úspora času, rozšírenie ponuky služieb, zvýšenie komfortu a spoľahlivosti a pod.),
c) zlepšenie kvality údržby dráhových vozidiel MHD,
d) infraštruktúra umožňujúca zvýšenie podielu cestujúcich verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce,
e) zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej záťaže a emisií CO_2, NO_2 a PM_{10})[30].

[30] Po zabezpečení komplexného strategického plánu udržateľného rozvoja dopravy v jednotlivých mestách, resp. regiónoch bude zoznam špecifických výsledkových ukazovateľov doplnený o ukazovatele kvantifikujúce úsporu produkcie emisií PM_{10} a NO_2.

Tab. 24 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 3.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Úspora času vo verejnej osobnej doprave	*EUR*	*N/A*	*33 752 086*	*2013*	*19 286 906*	*RO OPII*	*Ročne*

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 3.2: ***Zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov dráhovej MHD***

Nasadením nízkopodlažných a energeticky úsporných vozidiel v dráhovej MHD sa dosiahne nielen zvýšenie prístupnosti MHD pre zdravotne postihnutých cestujúcich, zvýšenie komfortu a úspora času cestujúcich, ale aj pokles spotreby energie a s tým súvisiacich nákladov.

Podmienkou podpory obnovy vozidiel v MHD bude existencia komplexného strategického plánu udržateľného rozvoja dopravy v jednotlivých mestách (generel dopravy, PUMM) a realizácia opatrení na zabezpečenie preferencie MHD na tratiach, pre ktoré budú určené.

VÝSLEDKY

a) zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy,
b) zlepšenie kvality služieb poskytovaných dráhovou MHD vo veľkých aglomeráciách (úspora cestovného času, rozšírenie ponuky služieb, zvýšenie komfortu a spoľahlivosti a pod.),
c) zvýšenie prístupnosti vozidiel MHD,
d) zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hluku, emisií CO_2, NO_2 a PM_{10}, vibrácií a pod.) – čistá MHD[31],
e) zvýšenie podielu verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce.

Tab. 25 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 3.2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica	*počet*	*N/A*	*157 657 489*	*2012*	*200 08 5 737*	*RO OPII*	*Ročne*

[31] Po zabezpečení komplexného strategického plánu udržateľného rozvoja dopravy v jednotlivých mestách, resp. regiónoch bude zoznam špecifických výsledkových ukazovateľov doplnený o ukazovatele kvantifikujúce úsporu produkcie emisií PM_{10} a NO_2.

2.3.2.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7ii) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu,
B. Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek a trolejbusov (vrátane vozidiel s pomocným pohonom)),
C. Výstavba a modernizácia infraštruktúry pre IDS (modernizácia a výstavba prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry),
D. Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku dráhovej MHD,
E. Projektová príprava.

A. Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu

V súvislosti s neustále sa zvyšujúcimi prepravnými nárokmi obyvateľstva a rastom IAD je nevyhnutné vykonávať zásadné systémové opatrenia na podporu rozvoja ekologických druhov dopravy. Veľké aglomerácie najviac trpia preťaženosťou dopravy a zlou kvalitou ovzdušia a sú vystavované nadmerným hladinám hluku a vibráciám. Elimináciu negatívnych javov vyplývajúcich z dopravy v mestách a regiónoch je možné dosiahnuť realizáciou opatrení, ktoré boli stanovené v strategických dokumentoch MDV SR, Programoch a Akčných plánoch na zlepšenie kvality ovzdušia[32], resp. Plánoch udržateľnej mestskej mobility (ak už existujú).

Za najvýznamnejšie slabé miesto VOD na Slovensku je možné označiť absenciu funkčných integrovaných dopravných systémov, ktoré by boli infraštruktúrne a prevádzkovo optimalizované pre príslušné aglomerácie. Dôvod je potrebné hľadať predovšetkým v nastavení systému objednávania a organizácie dopravy a z toho vyplývajúceho spôsobu zabezpečenia výkonov vo verejnom záujme. V súčasnosti je objednávateľom výkonov v regionálnej železničnej doprave MDV SR, v prímestskej autobusovej doprave sú objednávateľmi VÚC a v mestskej hromadnej doprave mestá, pričom medzi nimi nie je zabezpečená vzájomná previazanosť a koordinácia jednotlivých dopravných módov.

Železničná doprava má v súčasnosti dostatočnú kapacitu na uspokojenie súčasných aj prognózovaných prepravných nárokov na celej sieti ŽSR.

Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej osobnej dopravy sú najmä nedostatočne udržiavaný, zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok vrátane prestupných bodov, rozmiestnenie tarifných bodov neprispôsobujúce sa vývoju osídlenia v ostatnom čase, nízke prevádzkové rýchlosti na perspektívnych tratiach, vhodných na prevzatie líniovej obsluhy územia (obmedzená traťová rýchlosť, jej prechodné a bodové obmedzenia).

Prímestská a regionálna autobusová doprava trpí úbytkom cestujúcich z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči IAD. Dopravcom súčasne vzrástli náklady, napr. aj z dôvodu potrebnej obnovy vozového parku. Absencia harmonizácie a integrácie regionálnej dopravy s ostatnými druhmi VOD vedie k neefektívnej dopravnej obsluhe a vysokým prevádzkovým nákladom, pričom časť nákladov je vynakladaná na prepravu, ktorá je konkurenčná k osobnej železničnej doprave. Na koordináciu železničnej a autobusovej dopravy chýbajú adekvátne prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a ďalšie prvky integrácie dopravných systémov.

V autobusovej doprave je nedostatkom okrem nevhodnej organizácie najmä nízka úroveň kvality zastávok, nízky rozsah doplnkových služieb a absencia súvisiacej infraštruktúry – záchytných parkovísk a odstavných plôch pre bicykle a motocykle, ako aj absentujúca nadväzná infraštruktúra pre ekologické druhy dopravy (napr. cyklotrasy, cyklistické chodníky), ktoré by umožnili lepšiu prístupnosť zastávok verejnej osobnej dopravy.

[32] §11 a 12 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov

V MHD je problémovou oblasťou podfinancovanosť mestských dopravných podnikov a z nej vyplývajúci zlý stav koľajového zvršku električkových tratí, trolejbusových dráh a meniarní, zastaraný vozový park s vysokým počtom porúch a výpadkov a v rámci elektrickej trakcie aj nízke percento nízkopodlažných vozidiel. Väčšina električiek a trolejbusov neobsahuje moderné elektrické vybavenie umožňujúce rekuperáciu elektrickej energie, čím nie je dosiahnutá adekvátna hospodárnosť.

VOD tiež neprospieva nízka úroveň preferencie vozidiel v dopravnej prevádzke (chýbajúca prioritizácia na križovatkách a vyhradené pruhy pre MHD), nedostatočná informovanosť cestujúcej verejnosti z dôvodu chýbajúcich moderných technológií, zastaraná infraštruktúra zázemia cestujúcej verejnosti a pod.

Víziou Stratégie VOD je predovšetkým zvrátiť doterajší nepriaznivý vývoj v deľbe prepravnej práce v osobnej doprave. Cieľom je systémovou integráciou jednotlivých dopravných systémov, ich lepšou organizáciou a vybavením vytvoriť podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu.

Keďže MHD je na Slovensku realizovaná rôznymi formami, najmä z pohľadu poskytovaných typov dopravy, organizačného zabezpečenia objednávania výkonov a zdrojov financovania, MDV SR plánuje zakomponovať do systému čerpania prostriedkov len tie mestá, v ktorých je súčasťou MHD dráhová doprava alebo MHD zabezpečujú špecializované dopravné podniky so 100 % účasťou mesta. Uvedené podmienky spĺňajú mestá **Bratislava, Košice, Prešov, Žilina a Banská Bystrica**.

Prioritná os vytvára predpoklady na zvyšovanie atraktivity VOD, a tým aj podmienky na presun cestujúcich z IAD na hromadné, nákladovo efektívnejšie systémy. Realizáciou investičných priorít tejto prioritnej osi bude zabezpečené nielen plnenie špecifického cieľa zameraného na zvýšenie atraktivity VOD, ale zároveň sa vytvoria podmienky pre udržanie a rast podielu výkonov verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce a prispeje sa k zvýšeniu ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti VOD.

Na základe skúseností získaných pri implementácii opatrení na zlepšenie VOD v programovom období 2007 – 2013 a s cieľom nadviazať na tieto opatrenia budú ako hlavné oblasti intervencií preferované **investičné akcie so zameraním na:**

- výstavbu a modernizáciu infraštruktúry integrovaných dopravných systémov,
- výstavbu a modernizáciu tratí mestskej dráhovej dopravy,
- obnovu a modernizáciu mobilných prostriedkov mestskej dráhovej dopravy.

Na základe návrhu štruktúry operačných programov SR 2014 – 2020 budú aktivity OPII v oblasti podpory verejnej osobnej dopravy komplementárne dopĺňané aj z iných zdrojov. **Zo zdrojov OPII budú implementované predovšetkým veľké projekty spolufinancované z KF s rozhodujúcim a systémovým vplyvom na fungovanie VOD na Slovensku.**

Aktivity prioritnej osi sú komplementárne s aktivitami Prioritnej osi 1 IROP. Zatiaľ čo OPII je v oblasti podpory mestskej a regionálnej mobility zameraný na investične najnáročnejšiu dráhovú dopravu, IROP sa zameriava na podporné aktivity a tzv. mäkké opatrenia vrátane ďalších módov ekologicky priaznivejších druhov dopravy. Detailnejšie informácie o deliacich líniách, ako aj možnostiach spolupráce medzi OPII a IROP sú uvedené v kapitole 8.1.

Predpokladom dosiahnutia stanovených cieľov je nielen realizácia aktivít prostredníctvom OPII a IROP, ale aj realizácia súvisiacich organizačných a prevádzkových opatrení Stratégie VOD.

Všetky projekty mestskej koľajovej dopravy v Bratislave budú technicky riešené ako štandardná električková dráha s rozchodom 1 000 mm bez zabezpečenia budúcej možnosti prechodu na rozchod 1 435 mm.

Popis súčasného stavu a zámerov plánovaných v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry pre verejnú osobnú dopravu vo vybraných mestských aglomeráciách je uvedený v Prílohe 6.

B. Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek a trolejbusov (vrátane vozidiel s pomocným pohonom))

Obnova prostriedkov dráhovej MHD v Bratislave

Pri posudzovaní vozového parku dráhovej MHD v Bratislave z hľadiska prístupnosti vozidiel, ich energetickej efektívnosti a fyzickej a morálnej zastaranosti je potrebné konštatovať, že vo väčšine prípadov už nespĺňajú kvalitatívne parametre a štandardy kladené na prevádzku MHD. Z tohto dôvodu je jedným z cieľov stratégie podpory verejnej osobnej dopravy v Bratislave **obstaranie moderných nízkopodlažných električiek a trolejbusov (vrátane trolejbusov s pomocným pohonom) s nízkou energetickou náročnosťou.** Projekt obnovy trolejbusov paralelne rieši doterajší problém spočívajúci v rozširovaní siete trolejbusovej dopravy bez obstarania dodatočných vozidiel. S oboma projektmi súvisí aj modernizácia údržbovej základne vozidiel tak, aby bolo možné moderné vozidlá adekvátne udržiavať.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti obstarania mobilných prostriedkov dráhovej MHD:

- *obnova vozového parku dráhovej MHD (električky, trolejbusy).*

Obnova prostriedkov dráhovej MHD v Košiciach

Z podobných dôvodov a sledujúc rovnaké ciele ako v Bratislave aj v Košiciach je zámerom podporiť obnovu prostriedkov dráhovej MHD **obstaraním moderných nízkopodlažných električiek s nízkou energetickou náročnosťou.** Projekt plynule nadviaže na aktivity programového obdobia 2007 – 2013, keď do Košíc pribudne 28 ks električiek. S projektom úzko súvisí modernizácia údržbovej základne vozidiel tak, aby bolo možné moderné vozidlá adekvátne udržiavať.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti obstarania mobilných prostriedkov dráhovej MHD:

- *obnova vozového parku dráhovej MHD (električky).*

Obnova prostriedkov dráhovej MHD v Prešove

Prešov síce kontinuálne rieši obnovu vozového parku, avšak nedisponuje žiadnymi trolejbusmi s pomocným pohonom, resp. duobusmi. To spôsobuje prevádzkové problémy v prípade výluk trolejbusovej siete a taktiež spôsobuje nutnosť obsluhovať koncové lokality v meste menej ekologickou autobusovou dopravou. Odstránenie týchto problémov je možné dosiahnuť **obstaraním nových nízkopodlažných trolejbusov s pomocným pohonom s nízkou energetickou náročnosťou**.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti obstarania mobilných prostriedkov dráhovej MHD:

- *obnova vozového parku dráhovej MHD (trolejbusy).*

Obnova prostriedkov dráhovej MHD v Žiline

Podobne ako v Prešove, aj v Žiline je trolejbusová doprava nosná a z hľadiska prepravných výkonov prevažuje nad autobusovou MHD. To však so sebou prináša aj prevádzkové problémy, pretože vzhľadom na absenciu trolejbusov s pomocným pohonom je problematickým riešenie napäťových výluk, porúch na trakčnom vedení či mimoriadnych udalostí. Je nutné tiež konštatovať výraznú zastaranosť vozového parku trolejbusov. Z týchto dôvodov sa navrhujú intervencie vo forme **obstarania moderných nízkopodlažných trolejbusov (vrátane trolejbusov s pomocným pohonom) s nízkou energetickou náročnosťou**.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti obstarania mobilných prostriedkov dráhovej MHD:

- *obnova vozového parku dráhovej MHD (trolejbusy).*

Obnova prostriedkov dráhovej MHD v Banskej Bystrici

V Banskej Bystrici tvorí trolejbusová doprava významnú časť MHD, jej podiel na výkonoch je však nižší ako u autobusovej dopravy. Potenciálnou možnosťou rozvoja je rozšírenie trolejbusovej siete, resp. prepojenie existujúcich úsekov, čím by sa dosiahol vyšší podiel tohto ekologického módu

dopravy na MHD, a s ním spojené obstaranie dodatočných trolejbusov. Zámery v oblasti rozvoja trolejbusovej dopravy však musia byť potvrdené lokálnymi strategickými dokumentmi vrátane posúdenia ich udržateľnosti.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti obstarania mobilných prostriedkov dráhovej MHD:

- *obnova vozového parku dráhovej MHD (trolejbusy).*

C. Výstavba a modernizácia infraštruktúry pre IDS (modernizácia a výstavba prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry)

Nevyhovujúce prestupné body negatívne poznačujú zámery efektívnejšej organizácie dopravy, keď z dôvodu komplikovanosti prestupov a nízkej atraktivity prestupných miest vystupujú do popredia obavy zo straty existujúcich zákazníkov VOD namiesto deklarovaného cieľa získania nových zákazníkov. Intervencie do prestupných terminálov pre IDS tak majú za cieľ vytvorenie predpokladov na zavedenie efektívnejšej organizácie VOD.

Cieľom výstavby terminálov osobnej prepravy je zároveň optimalizovať počet a umiestnenie prestupných bodov na sieti verejnej hromadnej osobnej dopravy a tým vytvárať podmienky pre efektívne zabezpečenie prepravných potrieb obyvateľstva. Motivačné prvky pre budúcich používateľov by mali predstavovať časovú a ekonomickú úsporu. Výstavba prestupných bodov bude realizovaná v úzkej spolupráci s modernizáciou dopravnej infraštruktúry a obnovou mobilných prostriedkov. Zo zdrojov OPII sa uvažuje s intervenciami do prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry v Bratislavskom a Košickom kraji.

Počet, rozmiestnenie a technické riešenie terminálov budú stanovené na základe výsledkov plánov dopravnej obslužnosti. Cieľom stavieb bude presmerovanie prímestskej dopravy z individuálnej dopravy na koľajovú dopravu, ako aj prevzatie dopravy zo zaťažených tratí z cestnej hromadnej dopravy – autobusov na veľkokapacitnú železničnú dopravu. K bezproblémovému prestupu má slúžiť stavebné riešenie a technické vybavenie terminálu.

D. Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku dráhovej MHD

Z obnovy vozového parku dráhovej MHD, tzn. obstarania nových električiek a trolejbusov vyplývajú špecifické nároky aj na ich budúcu údržbu a opravy, ktoré sa premietajú do potreby výstavby novej, resp. modernizácie existujúcej údržbovej základne, ktorá v súčasnosti nie je dostatočne technicky a kapacitne vybavená na údržbu a opravy nových dopravných prostriedkov.

Súčasný stav v oblasti MHD je charakteristický popri nevyhovujúcej dopravnej infraštruktúre taktiež nedostatočnou kvalitou poskytovaných služieb, ktorá je zapríčinená predovšetkým nevyhovujúcim technickým stavom vozidiel MHD. V prípade neprijatia vhodných opatrení indikuje tento stav ďalšie zníženie dopytu po využívaní služieb MHD, čo by následne viedlo k ďalšiemu postupnému znižovaniu poskytovaných výkonov MHD a zvyšovaniu podielu IAD.

Súčasné technické zázemie nevyhovuje nárokom na údržbu a opravy moderných vozidiel. Cieľom realizácie projektov údržbovej základne je tak vytvoriť vhodné technické podmienky pre údržbu a opravy nových nízkopodlažných vozidiel s cieľom zabezpečenia ich plnej prevádzkyschopnosti. Modernizovaná údržbová základňa bude aj naďalej slúžiť na vykonávanie údržby a opráv v súčasnosti prevádzkovaného vozového parku.

Hlavným cieľom výstavby a modernizácie technickej základne je podporiť rast výkonov dráhovej MHD prostredníctvom zvýšeného dopytu spokojných zákazníkov po kvalitnej preprave v modernizovaných dopravných prostriedkoch. Výstavba a modernizácia údržbovej základne (v synergii s projektmi zameranými na obnovu vozového parku a výstavbu a modernizáciu infraštruktúry pre dráhovú MHD) prispeje k zvýšeniu kvality služieb ponúkaných MHD, zlepšeniu kultúry a komfortu cestovania v rámci MHD, zlepšeniu jej spoľahlivosti a bezpečnosti a podnieti rast dopytu po službách MHD. Tým sa vytvoria základné predpoklady pre zvýšenie podielu ekologickej dráhovej MHD, ktorá bude základom budúcej dopravnej sústavy mestských aglomerácií.

E. Projektová príprava

Súčasný stav projektovej prípravy investičných stavieb je možné označiť ako prierezový problém systémového charakteru. Na základe uvedeného bude náležitá pozornosť i zdroje venované predprojektovej a projektovej príprave.

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- NUTS 1 (celé územie SR)
Prijímatelia:	- Dopravný podnik Bratislava, a. s. - Dopravný podnik mesta Košice, a. s. - Dopravný podnik mesta Prešov, a. s. - Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. - hlavné mesto SR Bratislava - mesto Košice - mesto Prešov - mesto Žilina - mesto Banská Bystrica - Železnice Slovenskej republiky - MDV SR - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.3.2.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré zohľadňujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované projekty a projektové zámery PO 3 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.3.2.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov

je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.3.2.5 Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 12.1.

2.3.2.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

Tab. 26 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7ii)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro	*km*	*KF*	*N/A*	*18,5*	*RO OPII*	*Ročne*
2.	Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy	*počet*	*KF*	*N/A*	*8*	*RO OPII*	*Ročne*
3.	Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou	*počet*	*KF*	*N/A*	*78*	*RO OPII*	*Ročne*

2.3.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi

Tab. 27 Výkonnostný rámec Prioritnej osi 3

Typ ukazovateľa (Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku)	P. č.	Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Zámer (2023)	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľa
výstupový ukazovateľ		Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro	*km*	*KF*	*N/A*	*7,9*	*18,5*	*RO OPII*	*Nosná investičná aktivita v rámci PO3*
finančný ukazovateľ		Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii	*EUR*	*KF*	*N/A*	*113 770 589*	*379 235 295*	*RO OPII*	*Základný finančný ukazovateľ*

2.3.4 Kategórie intervencií

Tab. 28

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava	026	20 000 000
	043	302 350 000

Tab. 29

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava	01	322 350 000

Tab. 30

Rozmer 3 – Druh územia		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava	01	292 350 000
	02	30 000 000

Tab. 31

Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava	07	322 350 000

2.3.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné)

V rámci prípravy písomných vyzvaní a projektových žiadostí môže byť zo strany RO definovaná povinnosť pre prijímateľa vyčleniť určitú časť oprávnených výdavkov projektu na zabezpečenie kvalitného riadenia projektov. Maximálna hranica a podmienky použitia výdavkov na riadenie projektov budú stanovené v riadiacej dokumentácii RO OPII.

2.4 PRIORITNÁ OS 4: INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)

ID prioritnej osi	**4**
Názov prioritnej osi	Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)

Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov vytvorených na úrovni Únie	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná prostredníctvom komunitne vedeného miestneho rozvoja	Nie
Pre ESF: Celá prioritná os je zameraná na sociálnu inováciu alebo nadnárodnú spoluprácu, alebo oboje	N/A

2.4.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	Kohézny fond
Kategória regiónu	N/A
Základ pre výpočet (celkový príspevok)	137 000 000 EUR
Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)	N/A

2.4.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7i): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T

2.4.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 4.1: ***Zlepšenie kvality služieb poskytovaných*** ***~~vo verejnom prístave v Bratislave~~ na dunajskej vodnej ceste***

V Strategickom pláne bola pre oblasť rozvoja vodnej dopravy určená vízia „*modernej, bezpečnej a integrovanej infraštruktúry a prevádzky vodnej dopravy*“. Pre dosiahnutie tejto vízie boli definované strategické ciele zamerané na „*rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu infraštruktúry vodných ciest*“ a „*údržbu, obnovu, modernizáciu a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov*“. Aktivity plánované na realizáciu v prioritnej osi významným spôsobom prispejú k naplneniu týchto cieľov a vízie.

Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu by mala podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest zabezpečiť určitú dopravnú výkonnosť minimálne 300 dní v roku podľa kritérií EHK OSN a Dunajskej komisie. Dunaj s priemernou využiteľnosťou ponoru plavidiel 19 dm aktuálne disponuje mierou splavnosti na úrovni približne 60 % celoročnej plavebnej prevádzky.

Aktivity v rámci špecifického cieľa budú zamerané najmä na **spracovanie predprojektovej prípravy, vypracovanie príslušných štúdií realizovateľnosti a prípravu jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie. Pokiaľ ide o prípravu podrobnejšej projektovej dokumentácie projektov zameraných na zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty, resp. realizačné aktivity, budú možné len za predpokladu, že bude zabezpečený súlad s príslušnými právnymi predpismi EÚ, najmä so smernicou o biotopoch a Rámcovou smernicou o vode a že bude na základe analýzy alternatív vybraná environmentálne vhodnejšia voľba. V prípade aktivít modernizácie a výstavby verejn~~ého~~ých prístavov~~u~~ v Bratislave a Komárne sa predpokladá realizácia za predpokladu splnenia podmienok spojených so štátnou pomocou.**

Prípadná realizácia investičných aktivít bude mať pozitívny vplyv na celý priľahlý podunajský región a prispeje k napĺňaniu cieľov dunajskej stratégie, prioritne pre plnenie cieľa „*1. Zlepšenie mobility a multimodality, 1a Vnútrozemské vodné cesty*“.

Uvažované projekty prioritnej osi 4 majú potenciál prispieť k štyrom základným cieľom prioritnej oblasti 1a Dunajskej stratégie, t. j.:

1. Nárast nákladnej prepravy na rieke o 20 % do roku 2020 v porovnaní s rokom 2010,
2. Vyriešiť prekážky splavnosti, berúc do úvahy špecifické charakteristiky jednotlivých úsekov Dunaja,
3. Vybudovať efektívne multimodálne terminály v prístavoch pozdĺž Dunaja,
4. Implementovať harmonizované Riečne informačné služby (RIS) na Dunaji.

Všetky projekty prioritnej osi sú plne v súlade s cieľmi Dunajskej stratégie. Prednosť dostane ekologický prístup pri zabezpečení týchto cieľov. Zlepšenie splavnosti vodnej cesty Dunaj podporí nárast nákladnej a osobnej lodnej dopravy, ktorá podporí dopyt po službách prístavov na Dunaji ako celku.

VÝSLEDKY

a) zlepšenie kvality verejných služieb poskytovaných v prístavoch~~e~~ v Bratislave a Komárne,
b) zvýšenie bezpečnosti vodnej dopravy,
c) zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie emisií CO_2, NO_2 a PM_{10} a zlepšenie systému nakladania s odpadmi, prevádzkovými a pohonnými hmotami)[33],
d) vytváranie predpokladov na odstránenie kľúčových úzkych miest na infraštruktúre vodnej dopravy v TEN-T,
e) vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu vodnej dopravy na deľbe prepravnej práce.

Tab. 32 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 4.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Objem zrealizovaných výkonov nákladnej dopravy vo verejnom prístave Bratislava	tis. ton	N/A	2 078	2013	3 000	Verejné prístavy, a.s.	Ročne

2.4.2.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7i) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. ~~Štúdia realizovateľnosti s cieľom z~~Zlepšenie~~a~~ splavnosti dunajskej vodnej cesty,
B. Modernizácia a výstavba verejných~~ého~~ prístavov~~u~~ v Bratislave a Komárne,
C. Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky a realizácia súvisiacich technických opatrení,
~~C.~~D. Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus)
~~D.~~E. Predinvestičná a projektová príprava.

A. ~~Štúdia realizovateľnosti s cieľom z~~Zlepšenie~~a~~ splavnosti dunajskej vodnej cesty

Modernizácia a rozvoj jestvujúcich vodných ciest má smerovať k dosiahnutiu požadovaných dopravných kritérií, odstráneniu úzkych miest (plavebné prekážky) pre dosiahnutie parametrov plavebnej dráhy, ktoré ~~sú pre SR záväzné~~ sú odporúčané a zabezpečia garantované podmienky pre plavbu na vodných cestách. Technické riešenie zabezpečenia splavnosti bude predmetom štúdie realizovateľnosti, ktorá bude úzko prihliadať na ekonomickú efektívnosť, ako aj environmentálnu

[33] Po ukončení prác na plánovaných štúdiách realizovateľnosti a stanovení realizačných variantov projektov bude zoznam špecifických výsledkových ukazovateľov doplnený o ukazovatele kvantifikujúce úsporu produkcie emisií PM_{10} a NO_2.

prijateľnosť. **Všetky aktivity súvisiace so zabezpečením štúdií realizovateľnosti týkajúcich sa opatrení na vodnej ceste Dunaj bude MDV SR konzultovať s ~~príslušnými riaditeľstvami~~ EK. Výsledky štúdií budú rešpektovať príslušnú európsku legislatívu, predovšetkým ustanovenia Smernice 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva. Štúdie realizovateľnosti by mali porovnávať všetky technické opatrenia s dôrazom na ustanovenia čl. 4.7 smernice. Výsledky štúdií realizovateľnosti budú prerokované s JASPERS. V prípade negatívneho stanoviska EK k výsledkom štúdií realizovateľnosti, realizácia výstavby predmetnej infraštruktúry nebude z OPII financovaná. ~~Pre vybraný variant bude v prípade súhlasu EK spracovaná projektová dokumentácia pre potreby ÚPD, DÚR, ÚR, DSP, SP.~~**

V roku 2013 boli ukončené práce na tvorbe štúdie „Dunajská os – prípadová štúdia prístavných miest Bratislava, Komárno a Štúrovo“. Štúdia je výsledkom výskumu Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (ďalej len „OECD“) a multirezortnej spolupráce (MDVRR SR, ÚV SR, MŽP SR a MZVEZ SR). Identifikuje súčasné a potenciálne dopady na prístavné mestá a regióny pozdĺž rieky Dunaj a poukazuje na možnosti rozvoja multimodálnej dopravnej infraštruktúry s vnútrozemskou vodnou dopravou. Výskumná štúdia ďalej poukazuje na potrebu lepšieho využívania vodnej dopravy ako ekonomicky a environmentálne výhodného druhu dopravy. Materiál je dostupný v databáze OECD pre svetovú podnikateľskú verejnosť s cieľom podporiť hospodársku spoluprácu a investičný rozvoj vo vodnej doprave s prístavmi na rieke Dunaj.

*B. Modernizácia a výstavba verejn**ých~~ého~~** prístav**ov~~u~~** v Bratislave **a Komárne***

Intervencie v oblasti modernizácie a rozvoja infraštruktúry verejných prístavov budú zamerané najmä **na zlepšenie stavu a budovanie novej prístavnej infraštruktúry za účelom vytvárania podmienok umožňujúcich rast výkonov vodnej dopravy v tendenciách vytvárania liberálnych podmienok podnikania a modernizácie infraštruktúry prístavov na Dunaji. Cieľom je taktiež zvýšiť existujúcu úroveň bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany vo verejných prístavoch.**

MDV SR od intervencií smerovaných do infraštruktúry prístavov prioritne očakáva skvalitnenie služieb poskytovaných na nediskriminačnom princípe vo verejných prístavoch, resp. rozšírenie ich ponuky. Rozsah modernizácie a výstavby verejn~~ého~~ prístavov~~u~~ ~~v Bratislave~~ bude závisieť od výsledkov štúdií realizovateľnosti.

Uvedené podmienky predstavujú aktívne nástroje pre podporu vstupu významných tovarových operátorov na trh a získanie tovarových prúdov s cieľom rozvoja mobility a podpory hospodárskeho rozvoja štátu a regiónov. Technické riešenia projektových zámerov budú podliehať výsledkom príslušných štúdií realizovateľnosti. V prípade verejných prístavov bude taktiež vypracovaná komplexná analýza o možnostiach rozvoja verejných prístavov v kontexte štátnej pomoci. V súvislosti s potenciálnym príspevkom investícií na kvalitu ovzdušia je žiaduce, aby boli investície prepojené na PUMM a plány kvality ovzdušia.

~~Cieľom modernizácie verejného prístavu v Bratislave je dosiahnuť stav vyhovujúci súčasným technickým a bezpečnostným požiadavkám a normám platným v EÚ. Intervenčné zásahy sa sústredia na modernizáciu príslušnej prístavnej infraštruktúry – vyväzovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení atď. Zámerom je rovnako podporiť dobudovanie nových spevnených plôch, nadväzujúcich prístupových komunikácií a prístavných hrán pre bezpečné pristávanie a vyviazanie plavidiel za účelom nakládky a vykládky tovaru a naloďovanie a vyloďovanie cestujúcich. V súvislosti s potenciálnym príspevkom investícií na kvalitu ovzdušia je žiaduce, aby boli investície prepojené na PUMM a plány kvality ovzdušia.~~

V nadväznosti na existujúci stav bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany vo verejných prístavoch je žiaduce prijať náležité kroky (zavedenie monitorovacieho systému prístavov) s cieľom zabezpečiť rýchlu identifikáciu havarijných situácií a skrátenie reakčnej doby záchranných a zásahových zložiek. Zároveň je potrebné zabezpečiť implementáciu zodpovedajúcich havarijných opatrení, ktoré by v prípade vzniku havarijných situácií zaistili minimalizáciu škôd a záchranu osôb. Realizácia uvedených opatrení sa týka oboch verejných prístavov (Bratislava, Komárno).

Intervencie vo verejnom prístave Bratislava budú smerovať taktiež na podporu rozvoja alternatívnych palív vedúcich k ekologizácii vodnej dopravy v zmysle odporúčaní EK (vybudovanie terminálu LNG), zabezpečenie podmienok pre ekologické doplňanie prevádzkových kvapalín do plavidiel a efektívne nakladanie s prevádzkovými odpadmi vznikajúcimi vo vodnej doprave a ich likvidáciu (vybudovanie zázemia pre plavidlá).

Aj napriek skutočnosti, že postavenie verejného prístavu v Bratislave ako hlavného prístavu SR ostáva nespochybniteľné a jeho modernizácia je jednou z hlavných priorít v rámci vnútrozemskej vodnej dopravy, cieľom MDV SR je smerovať zdroje taktiež na modernizáciu verejného prístavu Komárno. Verejný prístav Komárno je druhým najväčším prístavom SR nachádzajúcim sa na sútoku rieky Váh a medzinárodnej vodnej cesty Dunaj, ktorý je súčasťou TEN-T koridoru Rýn – Dunaj. Verejný prístav Komárno zohráva dôležitú úlohu pri preprave tovaru pochádzajúceho zo Žitného ostrova.

Z nástroja CEF bude preto financované obstaranie štúdie realizovateľnosti, ktorá detailnejšie rozpracuje závery a odporúčania Masterplánu prístavu Komárno a posúdi alternatívy modernizácie prístavu. V nadväznosti na rozvojové možnosti verejného prístavu sa predpokladá taktiež obstaranie projektovej dokumentácie, ktorá je potrebná na definovanie rozsahu a spôsobu jeho modernizácie, ako aj samotná modernizácia prístavnej infraštruktúry.

C. Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky a realizácia súvisiacich technických opatrení

Dobudovanie infraštruktúry vodných ciest a prístavov bude doplnené o zavádzanie nových technológií do oblasti riadenia lodnej a prístavnej prevádzky, ako aj na modernizáciu plavebného značenia na slovenskom úseku medzinárodnej vodnej cesty Dunaj. Uplatnenie riečnych informačných systémov (RIS) a realizácia súvisiacich technických opatrení umožní dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej infraštruktúry a zvýšenie bezpečnosti lodnej a prístavnej prevádzky. V prípade preukázania potreby prostredníctvom štúdie uskutočniteľnosti môžu byť zdroje prioritnej osi využité taktiež na obstaranie vytyčovacích plavidiel pre obsluhu slovenského úseku dunajskej vodnej cesty.

D. Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus)

Predmetom aktivity je realizácia komplexného zámeru vybudovania systému pravidelnej osobnej lodnej dopravy na dunajskej vodnej ceste v úseku Šamorín – Bratislava. Zdroje prioritnej osi budú smerované prioritne na obstaranie štúdie realizovateľnosti za účelom preukázania potenciálu zavedenia pravidelnej osobnej lodnej dopravy v bratislavskej aglomerácii a v prípade opodstatnenia projektu aj na obstaranie projektovej dokumentácie a zabezpečenie fyzickej realizácie. Predpokladá sa, že realizačná fáza projektu si bude vyžadovať najmä výstavbu kotvísk pre plavidlá, parkovísk Park&Ride a vlnolamov na ochranu kotvísk, ako aj nákup samotných plavidiel, ktorými bude zabezpečovaná preprava cestujúcich. Cieľom aktivity je predovšetkým využiť vnútrozemské vodné cesty ako prostriedok na zlepšenie dopravnej obsluhy bratislavskej aglomerácie. **Výsledky štúdie realizovateľnosti budú prerokované s JASPERS. V prípade negatívneho stanoviska EK k výsledkom štúdie realizovateľnosti, realizácia výstavby predmetnej infraštruktúry, ani nákup plavidiel nebudú z OPII financované. V prípade nesúhlasu EK s výsledkami štúdie musia byť príslušné projekty odstránené z OPII počas následnej revízie. RO OPII je povinný JASPERS a EK poskytnúť pred predložením projektov vychádzajúcich zo štúdie realizovateľnosti na financovanie z OPII dostatočné uistenie aj v prípade ďalších aspektov projektu. Ide predovšetkým o predloženie posúdenia udržateľnosti (prevádzky) projektu, preukázanie úplného vyriešenia otázok štátnej pomoci a riadneho zriadenia verejnej služby, resp. preukázanie, že prijímateľ projektu disponuje dostatočnými kapacitami na implementáciu projektu.**

~~D.~~E. Predinvestičná a projektová príprava

Súčasný stav prípravy projektov na infraštruktúre vodnej dopravy je možné označiť ako najslabší zo všetkých prioritných osí, keďže tento sektor vstupuje do programového obdobia 2014 – 2020

prakticky bez pripravených projektov. Na základe uvedeného bude obstaranie predinvestičnej a projektovej prípravy jednou z hlavných priorít prioritnej osi.

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť - prepravcovia a operátori pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy
Cieľové územia:	- Bratislavský kraj - Trnavský kraj - Nitriansky kraj
Prijímatelia:	~~- Agentúra rozvoja vodnej dopravy~~ - Verejné prístavy, a. s. - Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik - Vodohospodárska výstavba, štátny podnik - Pro-Danubia – Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji - Dopravný úrad - MDV SR - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.4.2.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré zohľadňujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované projekty a projektové zámery PO 4 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (najmä čl. 4.7), Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.4.2.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie

všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.4.2.5 Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 12.1.

2.4.2.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

Tab. 33 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7i)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T CORE	*počet*	*KF*	*N/A*	*1*	*RO OPII*	*Ročne*
2.	Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti (v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE)	*počet*	*KF*	*N/A*	*3*	*RO OPII*	*Ročne*

2.4.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi

Tab. 34 Výkonnostný rámec Prioritnej osi 4

Typ ukazovateľa (Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku)	P. č.	Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Zámer (2023)	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľa
implementačný krok		Počet vyhlásených VO na projekty verejného prístavu Bratislava v súlade s vypracovanou štúdiou realizovateľnosti	*počet*	*KF*	*N/A*	*2*	*2*	*RO OPII*	*Dôležitý implementačný krok*
výstupový ukazovateľ		Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T CORE	*počet*	*KF*	*N/A*	*0*	*1*	*RO OPII*	*Nosná investičná aktivita v rámci PO4*
finančný ukazovateľ		Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii	*EUR*	*KF*	*N/A*	*13 700 000*	*137 000 000*	*RO OPII*	*Základný finančný ukazovateľ*

2.4.4 Kategórie intervencií

Tab. 35

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	041	116 450 000

Tab. 36

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	01	112 956 500
	03	3 493 500

Tab. 37

Rozmer 3 – Druh územia		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	07	116 450 000

Tab. 38

Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie		
Fond	Kohézny fond	
Kategória regiónu	N/A	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	07	116 450 000

2.4.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné)

V rámci prípravy písomných vyzvaní a projektových žiadostí môže byť zo strany RO definovaná povinnosť pre prijímateľa vyčleniť určitú časť oprávnených výdavkov projektu na zabezpečenie kvalitného riadenia projektov. Maximálna hranica a podmienky použitia výdavkov na riadenie projektov budú stanovené v riadiacej dokumentácii RO OPII.

2.5 PRIORITNÁ OS 5: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A OBNOVA MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV

ID prioritnej osi	5
Názov prioritnej osi	Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov

Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov vytvorených na úrovni Únie	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná prostredníctvom komunitne vedeného miestneho rozvoja	Nie
Pre ESF: Celá prioritná os je zameraná na sociálnu inováciu alebo nadnárodnú spoluprácu, alebo oboje	N/A

2.5.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	EFRR
Kategória regiónu	Menej rozvinutý
Základ pre výpočet (celkový príspevok)	332 037 915 EUR
Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)	N/A

2.5.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku

2.5.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 5.1: ***Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy***

Železničnú infraštruktúru na Slovensku možno charakterizovať dostatočnou hustotou siete, ale jej technické parametre nie sú v súlade so súčasnými európskymi štandardami, ktoré obmedzujú interoperabilitu siete, negatívne vplývajú na životné prostredie a z pohľadu VOD znižujú jej atraktivitu nízkym komfortom pre cestujúcich. Posun v tejto oblasti je podmienený jednak modernizáciou tratí, t. j. ich renováciou prípadne elektrifikáciou vybraných úsekov tratí, ako aj modernizáciou súvisiacich objektov. V rámci ŠC 5.1 budú podporené aktivity zamerané na modernizáciu železničných tratí, znižovanie bezpečnostných rizík v súvislosti so železničnou dopravou – odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou, modernizácia železničných priecestí, ako aj aktivity zamerané na modernizáciu prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť, výstavba nových železničných zastávok a pod.

ŠC 5.1 je v súlade so strategickým cieľom „*Modernizácia a rozvoj železničnej dopravnej cesty tam, kde je to účelné*“ definovanom v Strategickom pláne a kladie dôraz na potrebu modernizácie v osiach s vysokým dopytom po železničnej, osobnej alebo nákladnej doprave. V rámci tohto špecifického cieľa bude modernizácia zameraná na traťové osi na sieti TEN-T aj mimo nej.

Podporené aktivity prispejú k zvýšeniu atraktívnosti železničnej dopravy, zníženiu vplyvov železničnej dopravy na životné prostredie, dosiahnutiu vyššej energetickej nezávislosti železnice na ropných produktoch, ako aj zvýšeniu bezpečnosti v súvislosti so železničnou dopravou.

Princípy trvalo udržateľného rozvoja železničnej dopravy sú základným predpokladom pre to, aby sa železničná doprava stala lídrom udržateľného dopravného systému, ktorý spĺňa náročné požiadavky spoločnosti o budúcnosti dopravy, ale zároveň neohrozuje kvalitu životného prostredia.

Udržateľný rozvoj znamená, že z plánov súčasnej a budúcej potreby dopravnej obslužnosti územia musí vychádzať udržateľný proces výstavby, modernizácie a obnovy železničnej infraštruktúry, rozvoj koridorov, dôraz na prepojenie s regionálnou a mestskou dopravou, ako aj proces obnovy a následnej údržby parku koľajových vozidiel a technológií zabezpečujúcich bezpečnú, spoľahlivú a kvalitnú prevádzku vlakov. Obstaranie nových koľajových vozidiel musí byť previazané so zlepšením železničnej infraštruktúry a parametre železničných vozidiel musia zodpovedať parametrom dopravnej infraštruktúry, aby bola zabezpečená vzájomná kompatibilita a synergické účinky investícií.

Aj napriek skutočnosti, že železničná doprava je považovanú za lídra z pohľadu udržateľnosti dopravy, stále existuje priestor na zníženie negatívnych dopadov na zdravie a bezpečnosť ľudí, ako aj okolité prostredie. Medzi oblasti, na ktoré je potrebné zamerať úsilie možno zaradiť najmä klimatické zmeny (vrátane energetickej spotreby), hluk a vibrácie, odpadové hospodárstvo, udržateľná výroba a spotreba, emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, či ochrana biodiverzity a prírodných zdrojov.

VÝSLEDKY

a) zlepšenie technických parametrov železničnej infraštruktúry vo vybraných úsekoch,
b) odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre,
c) zvýšenie podielu elektrifikovaných tratí,
d) zníženie počtu úmrtí na železničných priecestiach,
e) zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej záťaže a emisií CO_2, NO_2 a PM_{10}),
f) zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a tým atraktivity železničnej dopravy v regiónoch,
g) vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľov a potenciálu rastu zamestnanosti.

Tab. 39 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 5.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Úspora času v železničnej doprave	*EUR*	*Menej rozvinuté*	*1 870 908*	*2013*	*1 558 999*	RO OPII	Ročne
2.	Miera elektrifikácie železničných tratí	*%*	*Menej rozvinuté*	*44,06*	*2013*	*45,57*	RO OPII	Ročne
3.	Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom elektrifikácie tratí)	*tona*	*Menej rozvinuté*	*3,4*	*2013*	*0*	RO OPII	Ročne
4.	Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom elektrifikácie tratí)	*tona*	*Menej rozvinuté*	*42,74*	*2013*	*0*	RO OPII	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 5.2: ***Zlepšenie technických podmienok pre prevádzku medzinárodnej železničnej dopravy prostredníctvom implementácie vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu***

Existencia vzájomne nekompatibilných železničných systémov využívaných v krajinách EÚ obmedzuje výkonnosť, plynulosť a kvalitu železničnej dopravy (predovšetkým pri cezhraničných prepravách), znižuje konkurenčnú pozíciu železníc na dopravnom trhu a je jednou z hlavných prekážok pri budovaní jednotného trhu EÚ.

Súčasná železničná infraštruktúra je technicky a technologicky značne zastaraná, nespĺňa rastúce kvalitatívne požiadavky kladené na železničnú dopravu, technické špecifikácie interoperability a príslušné vyhlášky UIC, čo obmedzuje začlenenie do európskeho železničného systému a prispieva k pokračujúcemu poklesu podielu železníc na dopravnom trhu v prospech rastu cestnej dopravy.

Jednou z priorít Strategického plánu je v rámci propagácie modernej a bezpečnej železničnej infraštruktúry zaistenie prevádzkyschopnosti a zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy. Pri rozvoji a modernizácii komplexnej, interoperabilnej železničnej siete je limitujúcim faktorom, predovšetkým v súčasnosti nízka úroveň zabezpečovacieho zariadenia a nevyhovujúce koľajové obvody. Pri hlavných železničných koridoroch, resp. ucelených traťových úsekoch, na ktorých už prebehla modernizácia alebo sa súvislá modernizácia zo strednodobého hľadiska nepredpokladá, je vhodné, aby okrem odstraňovania úzkych a obmedzujúcich miest došlo k zabezpečeniu prvkov interoperability a telematických aplikácií z hľadiska možnosti prevádzky medzinárodných osobných a nákladných vlakov. Ide o podporu zavádzania dopravných riadiacich systémov v súlade s príslušnými rozhodnutiami EÚ a národnými plánmi s cieľom zlepšiť interoperabilitu železničných systémov. K 31.12.2013 bolo na železničnej sieti SR systémom ERTMS vybavených cca 92 km tratí[34]. To predstavuje 13,1 % celkovej dĺžky tratí zaradených do základnej siete TEN-T, resp. 6,5 % z celkovej dĺžky súhrnnej siete TEN-T. **Z dôvodu potreby zvýšenia interoperability tratí významných pre medzinárodnú dopravu budú aktivity špecifického cieľa zamerané na zavedenie systému ERTMS, tzn. predovšetkým inštaláciu traťového zabezpečovacieho systému ETCS a oznamovacieho zariadenia GSM-R**.

VÝSLEDKY

a) splnenie záväzkov vyplývajúcich z Rozhodnutia Komisie č. 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia - zabezpečenia a návestenia transeurópskeho železničného systému a Nariadení Komisie č. 454/2011/EÚ z 5. mája 2011 a č. 62/2006/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa telematických aplikácií,
b) zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy.

Tab. 40 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 5.2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T (úsek Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo / Komárno – št. hr. SR/MR)	*vlkm*	*Menej rozvinuté*	*748 518*	*2013*	*796 973*	RO OPII	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 5.3: Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov

ŠC 5.3 synergicky dopĺňa ciele stanovené pre oblasť infraštruktúry a aktivity zamerané na modernizáciu parku železničných koľajových vozidiel v rámci prioritnej osi 1. Synergickým pôsobením výsledkov infraštruktúrnych a prevádzkových opatrení je možná multiplikácia pozitívnych efektov a zvýšenie atraktívnosti železničnej dopravy.

Dôležitou súčasťou pri vytváraní komplexného, kvalitného a interoperabilného železničného systému je aj obnova vozového parku železničnej verejnej osobnej dopravy. Obnovou (primárne nákupom nových) mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy a zabezpečením ich

[34] úsek Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom systémom ETCS L1

interoperability dôjde k zvýšeniu komfortu, bezpečnosti a kvality železničnej dopravy z pohľadu koncového užívateľa.

Dosiahnutie kvalitnej a konkurencieschopnej železničnej osobnej dopravy ako strategického cieľa železničnej dopravy definovaného v Strategickom pláne je podmienené vytvorením dostatočne kvalitného a atraktívneho systému železničnej osobnej dopravy. Jednou z priorít uvedeného cieľa je zabezpečenie komfortnej osobnej dopravy, v rámci ktorej sa bude klásť dôraz najmä na zásadné zlepšenie parametrov osobnej dopravy významne zlepšujúcich vnímanie železničnej dopravy zo strany cestujúcich.

Obstaranie nových koľajových vozidiel musí byť previazané so zlepšením železničnej infraštruktúry a parametre železničných koľajových vozidiel musia zodpovedať parametrom dopravnej infraštruktúry, aby bola zabezpečená vzájomná kompatibilita a synergické účinky investícií.

V prípade, ak železničná osobná doprava ponúkne prepravu v porovnateľnej kvalite ako iné druhy dopravy a vo frekvencii, ktorá zodpovedá prepravnému dopytu zo strany cestujúcej verejnosti, môže byť snaha o integráciu verejnej osobnej dopravy úspešná. Strategický plán identifikoval prínosy potenciálnej integrácie a postupnej harmonizácie prepravy odstránením paralelných spojov v železničnej a autobusovej doprave, ktoré spôsobujú neefektívne vynakladanie verejných zdrojov.

Opatrenia týkajúce sa služieb vo verejnom záujme budú implementované v súlade s požiadavkami nariadenia EP a Rady (ES) č. 1370 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 a nariadenia EP a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy.

VÝSLEDKY

a) zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obstarania nových prostriedkov zabezpečujúcich verejnú železničnú osobnú dopravu,
b) podpora stabilizácie služieb poskytovaných vo verejnom záujme,
c) zníženie hlukovej záťaže a emisií CO_2, NO_2 a PM_{10} vyplývajúcej z prevádzky železničnej verejnej osobnej dopravy.

Tab. 41 Špecifické výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 5.3

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave	*počet*	*N/A*	*44 287 000*	*2013*	*46 942 211*	*RO OPII*	*Ročne*

2.5.2.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7d) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Elektrifikácia železničných tratí. Rozvoj systémov šetrných k životnému prostrediu, vrátane systémov s nízkou hlučnosťou a nízko uhlíkových dopravných systémov,
B. Znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou, modernizácia železničných priecestí),
C. Výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a terminálov integrovanej osobnej prepravy a ich napojení na cestnú sieť,
D. Výstavba nových železničných zastávok, zavádzanie štandardov tratí a staníc, optimalizácia grafikonu vlakovej dopravy,

E. Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy pre prevádzku v rámci služieb vo verejnom záujme,
F. Modernizácia železničnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho colného konania,
G. Modernizácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty),
H. Implementácia systémov ETCS a GSM-R, TSI TAF/TAP,
I. Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy,
~~**I.**~~**J.** Projektová príprava.

A. Elektrifikácia železničných tratí. Rozvoj systémov šetrných k životnému prostrediu, vrátane systémov s nízkou hlučnosťou a nízko uhlíkových dopravných systémov

Aktivity, ktoré navrhuje MDV SR realizovať v rámci tejto časti OP priamo prispievajú k naplneniu vízie a cieľov dopravného sektora identifikovaných v Strategickom pláne (kap. 4.6). Ide o opatrenia súvisiace so znižovaním vplyvov na životné prostredie.

Aj napriek skutočnosti, že z hľadiska vplyvov na životné prostredie patrí železničná doprava k environmentálne prijateľným módom, ďalšie opatrenia na znižovanie záťaže na životné prostredie a obyvateľstvo je možné rozvíjať najmä prostredníctvom elektrifikácie vyťažených železničných tratí. Elektrifikáciou tratí dochádza k znižovaniu závislosti dopravného sektora na ropných produktoch, respektíve zvyšovaní energetickej nezávislosti využitím viacerých zdrojov energie. V priebehu roku 2012 došlo na základe intenzívnej komunikácie MDVRR SR a jednotlivých železničných dopravcov operujúcich na sieti ŽSR k súhrnu potrieb a požiadaviek v nákladnej a osobnej doprave. Zo strany dopravcov bola chýbajúca elektrifikácia niektorých tratí označená ako jeden z najzávažnejších problémov. Ku koncu roka 2013 predstavovala dĺžka prevádzkovaných železničných tratí SR 3 600 km, z toho elektrifikovaných bolo 1 586 km tratí, čo tvorí cca 44,06 %. Nezanedbateľným príspevkom elektrifikácie železničných tratí je aj vplyv na zvyšovanie kvality ovzdušia. Z predmetného dôvodu je žiaduce, aby boli plánované aktivity zahrnuté do PUMM s prepojením na plány kvality ovzdušia.

Prvým z navrhovaných projektov v rámci PO 5, elektrifikácia železničnej trate v úseku **Bánovce nad Ondavou – Humenné**, je umiestený na východnom Slovensku v Košickom kraji. Košický región má veľký potenciál na zlepšenie železničného spojenia, avšak potrebuje investičné stimuly na zlepšenie dopravnej infraštruktúry. Nosnou železničnou líniou na východ od Košíc, ktorá je súčasťou základnej siete TEN-T, je dvojkoľajná elektrifikovaná trať Košice – Čierna nad Tisou – št. hr. SR/Ukrajina. Na túto trať nadväzuje jednokoľajná trať do Humenného a následne Medzilaboriec, avšak trať je elektrifikovaná len v úseku Michaľany – Bánovce nad Ondavou. Z tohto dôvodu je cieľom RO OPII zabezpečiť elektrifikáciu nadväzujúceho úseku v smere na **Humenné**, ktoré je na tejto línii významným železničným uzlom s významnými prepravnými prúdmi. Dĺžka úseku plánovaného na elektrifikáciu a súvisiace predelektrifikačné úpravy je 33 km.

Cieľom projektu je dosiahnuť lepší dopravný komfort cestujúcich zlepšením dynamiky jazdy a lepšou vybavenosťou trate. Zlepší sa aj súbeh osobných a nákladných vlakov na elektrifikovanom úseku. Ďalším cieľom je zvýšenie parametrov trate a zlepšenie využitia pracovnej sily. Elektrifikáciou trate sa umožní pripojenie vlakovej dopravy uvedeného úseku do integrovaného dopravného systému Košíc. Projekt bude nadväzovať na aktivity programového obdobia 2007 – 2013, kedy začala projektová príprava projektu. V rámci realizácie tohto projektu sa počíta aj s realizáciou terminálu integrovanej osobnej prepravy v Michalovciach. Zároveň bude projekt komplementárne doplnený ~~zo zdrojov PO 3, v rámci ktorej sa predpokladá~~ výstavbou~~a~~ terminálu osobnej prepravy v Trebišove.

Ako už bolo uvedené, Košice sú dôležitým železničným uzlom Východného Slovenska. Na juhozápad od Košíc smeruje čiastočne dvojkoľajná trať do Plešivca a Zvolena, ktorá je však elektrifikovaná len v úseku Košice – Haniska pri Košiciach. Trať je súčasťou hlavného južného železničného koridoru Košice – Zvolen – Bratislava, ktorý je zaradený do súhrnnej siete TEN-T. Zámerom je kontinuálne pokračovať v elektrifikačných prácach v smere na Banskobystrický kraj (prioritne v úseku **Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou** a výhľadovo v úsekoch Moldava nad Bodvou – Fiľakovo a Fiľakovo - Zvolen). Dĺžka úseku plánovaného na elektrifikáciu je cca 20 km.

B. Znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou, modernizácia železničných priecestí)

Aj napriek pomerne nízkej nehodovosti na železnici v ostatných rokoch je potrebné pokračovať v trende znižovania bezpečnostných rizík, a to pri vnútorných, tak aj vonkajších rizikách. Medzi najdôležitejšie infraštruktúrne opatrenia, na ktoré je potrebné sústrediť pozornosť je možné zaradiť agendu zvyšovania bezpečnosti na železničných priecestiach.

Železničné priecestie vo forme úrovňového križovania železničnej trate a cestnej komunikácie je z pohľadu bezpečnosti na železničnej trati najnebezpečnejším bodom. Ide prakticky o jediné miesto priameho fyzického kontaktu medzi inak pomerne izolovanými dopravnými módmi. Z hľadiska neustále stúpajúceho počtu cestných motorových vozidiel, a tým súvisiacej možnosti väčšieho počtu kolízií so železničnými vozidlami je bezpečnosť na železničných priecestiach vážny celospoločenský problém.

K 31.12.2012 bolo na území SR evidovaných spolu 2 160 priecestí, z toho 1 088 zabezpečených zabezpečovacím zariadením a 1 072 zabezpečených len dopravnou značkou. Negatívny stav z pohľadu bezpečnosti na priecestiach dokumentuje aj štatistika nehodovosti. V roku 2012 došlo na železničných priecestiach k 50 nehodám, pri ktorých bolo usmrtených 21 osôb. Presadzovanie znižovania počtu nezabezpečených železničných priecestí preto patrí medzi priority MDV SR. **Riešením tohto stavu je realizácia mimoúrovňových križovaní železnice s cestnou infraštruktúrou, príp. inštalácia priecestných zabezpečovacích zariadení prioritne v úsekoch s nepriaznivými rozhľadovými pomermi. Komplexný program riešenia problematiky železničných priecestí bol schválený vládou SR uznesením č. 448 z 21. augusta 2013.** Cieľom programu je znížiť počet nehôd na železničných priecestiach na minimálnu úroveň prostredníctvom inštalácie nových priecestných zabezpečovacích zariadení na najrizikovejších priecestiach doposiaľ nevybavených priecestným zabezpečovacím zariadením, ako aj prostredníctvom modernizácie tých priecestí, kde je to účelné z dôvodu zvýšenia spoľahlivosti starších zariadení. Dôležitým účinkom týchto opatrení je aj pozitívny vplyv na plynulosť železničnej dopravy (najmä eliminácia rýchlostných obmedzení v dôsledku zhoršených rozhľadových pomerov).

Významný príspevok k znižovaniu počtu bezpečnostných incidentov a dopravných nehôd na sieti ŽSR môže mať taktiež budovanie kontrolných bodov manažéra infraštruktúry (check-points). Sieťové umiestnenie a technické vybavenie konkrétnych bodov vrátane spôsobu dátovej integrácie do siete ŽSR bude realizované v súlade so štúdiou realizovateľnosti a koncepciou budovania kontrolných bodov na sieti ŽSR.

C. Výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a terminálov integrovanej osobnej prepravy a ich napojení na cestnú sieť

Cieľom výstavby terminálov železničnej osobnej dopravy a terminálov integrovanej osobnej prepravy je optimalizovať počet a umiestnenie prestupných bodov na sieti verejnej hromadnej osobnej dopravy a tým vytvárať podmienky pre efektívne zabezpečenie prepravných potrieb obyvateľstva. Motivačné prvky pre budúcich používateľov by mali predstavovať časovú a ekonomickú úsporu. Výstavba prestupných bodov bude realizovaná v úzkej spolupráci s modernizáciou dopravnej infraštruktúry a obnovou mobilných prostriedkov.

Počet, rozmiestnenie a technické riešenie terminálov budú stanovené na základe výsledkov plánov dopravnej obslužnosti. Cieľom stavieb bude presmerovanie cestnej verejnej dopravy a individuálnej automobilovej dopravy na veľkokapacitnú železničnú dopravu. K bezproblémovému prestupu má slúžiť stavebné riešenie a technické vybavenie terminálov.

D. Výstavba nových železničných zastávok, zavádzanie štandardov tratí a staníc, optimalizácia grafikonu vlakovej dopravy

Vývoj železničnej siete SR najmä v ostatných desiatich rokoch bol charakteristický určitou asymetriou. Na jednej strane smerovali pomerne masívne investície do rozvoja koridorových tratí, na druhej strane zdroje na rozvoj ostatných tratí železničnej siete, akokoľvek konkurencieschopných

a využiteľných pre obsluhu relatívne významných prepravných prúdov v osobnej alebo nákladnej doprave, nedosahovali potrebný rozsah. Príčina tohto faktu spočívala predovšetkým v pomerne drahých koridorových stavbách, vyžadujúcich významné spolufinancovanie zo štátneho rozpočtu SR. Dôsledkom je stagnácia, v horšom prípade postupný úpadok nekoridorových tratí. V snahe obnoviť konkurencieschopnosť železničného sektoru ako celku (v perspektívnych oblastiach), zvýšiť jeho bezpečnosť a čo najkomplexnejším spôsobom využiť parametre modernizovaných tratí boli zo strany MDV SR identifikované dôležité investičné témy v oblasti železničnej infraštruktúry, ktorým je potrebné venovať náležitú pozornosť. **Ide najmä o projekty zamerané na optimalizáciu grafikonu vlakovej dopravy, výstavbu nových železničných zastávok, zavedenie štandardov tratí a staníc.**

Tieto aktivity reflektujú prioritu v rámci cieľa Strategického plánu - kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava. V rámci realizácie tejto priority (SZ1.1) - Komfortná osobná doprava sa bude klásť dôraz najmä na zásadné zlepšenie parametrov. Ide o zvýšenie komfortu formou obnovy vybavenosti staníc a zastávok, informačných systémov a pod.

Cieľom projektov zameraných na optimalizáciu grafikonu vlakovej dopravy je zabezpečiť optimalizovaný integrovaný cestovný poriadok na celej sieti tratí perspektívnych pre zabezpečovanie regionálnej železničnej osobnej dopravy, ktorý by bol prispôsobený cestovnému poriadku diaľkových vlakov na koridorových tratiach, plne využívajúcich ich zlepšené parametre. Cestovný poriadok na týchto tratiach by mal byť zorganizovaný v pravidelnom taktovom režime, s optimálnou vzájomnou previazanosťou jednotlivých systémov spojov v uzlových staniciach. **Základným operátom pre výber týchto projektov bude cieľový grafikon vlakovej dopravy pre obdobie po ukončení modernizácie koridoru v úseku Bratislava – Žilina.** Z tohto cieľového grafikonu vyplynie exaktne definovaný zoznam konkrétnych investičných projektov na strane ŽSR i operátorov, ktoré je potrebné vykonať, aby po ukončení modernizácie koridoru v smere Bratislava – Žilina mohol byť ideálny grafikon uvedený do praxe.

V ďalšom období je možné predpokladať najmä realizáciu projektov komplexnej optimalizácie jazdných časov na vybraných tratiach (napr. zvýšením traťovej rýchlosti bez zmeny trasovania trate, skrátením križovacích intervalov v jestvujúcich dopravných bodoch), výstavbu výhybní, v ojedinelých prípadoch aj zdvojkoľajnenie krátkych úsekov. Investičný plán konkrétnych stavieb bude pripravovaný priebežne pre jednotlivé koridory, resp. funkčné celky, s rešpektovaním výstupov relevantných štúdií realizovateľnosti a/alebo odborných štúdií.

Pre zavádzanie nových štandardov, vybavenia železničných staníc a celkové zvyšovanie bezpečnostných štandardov na železnici (napr. opatrenia na elimináciu krízových situácií a terorizmu) je nevyhnutné realizovať s tým súvisiacu podpornú infraštruktúru (telematika, inovácia sledovacích systémov, integrácia bezpečnostných systémov a previazanie s integrovaným záchranným systémom).

E. Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy pre prevádzku v rámci služieb vo verejnom záujme

Jedným zo základných predpokladov pre poskytovanie kvalitných a udržateľných prepravných služieb je kvalitatívne vyhovujúca infraštruktúra zabezpečujúca prevádzku koľajových vozidiel s minimálnymi dopadmi na ľudské zdravie a životné prostredie. Uvedená oblasť je jedným z úzkych miest rozvoja železničnej osobnej dopravy na Slovensku, a to tak z hľadiska kvality poskytovaných služieb, ako aj jej negatívnych dopadov na životné prostredie.

Sieť pracovísk zabezpečujúcich prípravu prevádzky vlakov sa v prevažnej miere vyznačuje zastaranou a nevhodnou infraštruktúrou pre vykonávanie bezpečnostných prehliadok, ako aj činností súvisiacich s prípravou moderných ucelených koľajových jednotiek, navyše s výrazne negatívnym dopadom na životné prostredie. Je potrebná sanácia miest dlhodobo ekologicky zaťažených nevhodným výkonom činností a zároveň nastavenie novej koncepcie udržateľného, efektívneho a environmentálne prípustného chodu celého systému na základe nového prevádzkového konceptu. Z environmentálneho hľadiska je zásadná ochrana povrchových a podzemných vôd prostredníctvom výstavby kanalizačného systému, čistiarní odpadových vôd a pod.

S cieľom zabezpečiť udržateľnosť kvality služieb poskytovaných v rámci železničnej verejnej osobnej dopravy na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme je preto **nevyhnutné pristúpiť k modernizácii tejto infraštruktúry pretože tvorí integrálnu súčasť prevádzkovania vlakov v železničnej osobnej doprave.** Cieľom aktivít je naplnenie environmentálnych požiadaviek na prevádzku pracovísk, zvýšenie kvality výkonov, zefektívnenie procesov – skrátenie prestojov vlakových súprav vyvolaných nevyhnutnými prehliadkami a činnosťami, optimalizácia počtu pracovísk a s tým spojené zníženie prevádzkových nákladov.

Intervencia počíta s výstavbou potrebnej infraštruktúry v mestách, ktorých kapacity by neboli využívané len pre železničné vozidlá obstarané z európskych zdrojov, ale aj iných vozidiel dopravcu nachádzajúcich sa v spádovej oblasti príslušných železničných uzlov prevádzkovaných na základe zmluvy o dopravných výkonoch vo verejnom záujme.

Touto modernizáciou infraštruktúry vo vybraných lokalitách dôjde k postupnej optimalizácii celej siete pracovísk, nárastu kvality vykonávaných činností, skráteniu prestojov vlakov, vyriešeniu problémov environmentálneho charakteru, ako aj zvýšeniu bezpečnosti železničnej dopravy. **Riešenie tejto problematiky na základe nového prevádzkového konceptu vytvorí udržateľný systém pre fungovanie železničnej osobnej dopravy a znásobí pozitívne dopady nakupovaných mobilných prostriedkov voči cestujúcej verejnosti.**

Výstavbe predmetnej infraštruktúry bude predchádzať spracovanie komplexnej štúdie realizovateľnosti. Štúdia realizovateľnosti bude vychádzať z celkovej stratégie rozvoja regionálnej verejnej osobnej dopravy v rámci ZSSK. Súčasťou štúdie bude aj identifikácia jednotlivých častí infraštruktúry s určením toho, akú časť projektu tvorí infraštruktúra a akú časť tvorí technologická vybavenosť. **Štúdia realizovateľnosti bude v priebehu jej spracovania kontinuálne konzultovaná s JASPERS. Realizácia výstavby predmetnej infraštruktúry nebude vykonaná a financovaná z OPII pred jednoznačným schválením štúdie realizovateľnosti zo strany EK a schválením financovania samotnej realizácie. V prípade nesúhlasu EK s výsledkami štúdie musia byť príslušné projekty odstránené z OPII počas následnej revízie. Predmetom financovania nemôže byť vybavenie priamo súvisiace s pravidelnou údržbou železničných vozidiel.**

Z prostriedkov prioritnej osi bude vybudovaná infraštruktúra na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy v Nových Zámkoch, Zvolene a Humennom a zabezpečená projektová príprava predmetnej infraštruktúry v Žiline a Košiciach.

F. Modernizácia železničnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho colného konania

Pozri kapitolu 2.6.3.2 C.

G. Modernizácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty)

Vstupom do EÚ a začlenením siete ŽSR do európskej dopravnej sústavy prevzala SR na seba aj povinnosti týkajúce sa rozvojových priorít EÚ, ako aj potrieb implementovať technické štandardy, ktoré majú zaručiť udržateľné možnosti rozvoja železníc. Z pohľadu možností ďalšieho rozvoja železničnej siete v rámci základnej siete TEN-T možno konštatovať, že na území SR sa nepredpokladá výstavba nových tratí, len modernizácia už existujúcich. Finančné prostriedky smerované na rozvoj železničnej infraštruktúry môžu významným spôsobom podporiť hospodársky rast a tvorbu pracovných miest.

Zaostávanie v rozvoji železničnej infraštruktúry môže predstavovať významné riziká vo forme poklesu prepráv cestujúcich a tovaru vo vnútroštátnej aj medzinárodnej doprave. To môže mať za následok nárast objemu nákladnej cestnej dopravy a IAD a z toho plynúcu environmentálnu záťaž.

Základnou víziou v oblasti prevádzkového využitia železničnej siete je celkové zvyšovanie objemu prepráv na železnici vrátane presunu výkonov z cestnej dopravy. Železničná sieť musí byť na tento proces pripravená a musí umožňovať uspokojenie zvýšeného dopytu po osobnej

aj nákladnej doprave z hľadiska parametrov, kapacity, ako aj atraktivity pre jednotlivých zákazníkov (cestujúcich, prepravcov).

V nadväznosti na aktivity implementované v predchádzajúcich obdobiach, investičnou prioritou ostáva aj naďalej modernizácia železničných tratí zaradených do základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T. **Projekty modernizácie železničnej dopravnej infraštruktúry budú realizované na tých tratiach, ktoré majú rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility v SR a jednotnom Európskom dopravnom priestore.** Modernizácia železničnej dopravnej siete TEN-T prispeje k napĺňaniu stratégie Európa 2020, konkrétne iniciatívy zlepšovania efektívnosti využívania zdrojov a znižovanie emisií. Modernizáciou vybraných železničných tratí dôjde k zvýšeniu efektivity železničnej dopravy vybudovaním modernej a plne prepojenej infraštruktúry, ktorá bude schopná prijať zvyšujúci sa objem dopravy vrátane presunu výkonov z cestnej dopravy. Týmto spôsobom aktivita prispeje k znižovaniu závislosti na ropných produktoch, k znižovaniu emisií, zlepšeniu kvality ovzdušia a k podpore udržateľnej dopravy a hospodárstva.

V rámci prioritnej osi 5 bude realizovaná výlučne modernizácia železničných tratí zahrnutých do základnej siete TEN-T. Projekty modernizácie železničných tratí budú nadväzovať na modernizačné projekty implementované v rámci prioritnej osi 1. Pre ďalšie informácie pozri kapitolu 2.1.2.1 A.

H. Implementácia systémov ETCS, GSM-R, TSI TAF/TAP

Jedným z hlavných nedostatkov železničnej infraštruktúry je jej zastaranosť, nízka technická úroveň a nedostatočná interoperabilita. Cieľom je zlepšenie technickej infraštruktúry existujúcich tratí na takú úroveň, aby zodpovedala Technickým špecifikáciám interoperability (TSI). To umožní odbúranie doterajších technických bariér, zabezpečenie efektívnejšieho využitia technických parametrov železničných tratí a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Intervencie v oblasti železničnej dopravy budú preto smerovať najmä k zavedeniu systému ERTMS a podpornej prenosovej infraštruktúry na ucelených úsekoch, na ktorých sa implementuje niektorý zo subsystémov TSI TAF/TAP, na modernizovaných železničných tratiach, prednostne na tých, kde pre SR vyplývajú záväzky podľa Rozhodnutia Komisie č. 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia - zabezpečenia a návestenia transeurópskeho železničného systému, resp. priamo zo Smernice EP a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.

V prípade ERTMS ide prioritne o úsek:

- v smere Bratislava (mimo) – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno / št. hr. SR/MR.

I. Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy

Významná časť vozidlového parku železničných koľajových vozidiel v rámci prímestskej a regionálnej železničnej osobnej dopravy prešla v uplynulých rokoch procesom obnovy a modernizácie. Napriek podstatným investíciám je žiaduce naďalej pokračovať v naštartovanom procese obnovy vozidlového parku ŽKV. Obnova mobilného parku vozidiel, ktoré zabezpečujú železničnú osobnú dopravu je spolu s modernizáciou železničných koridorov, budovaním interoperability a organizačnými a prevádzkovými opatreniami základnou podmienkou pre zlepšenie kvality ponuky služieb v železničnej osobnej doprave.

Cieľom MDV SR je obnova železničných koľajových vozidiel zabezpečujúcich každodennú prímestskú a regionálnu obslužnosť železničnou osobnou dopravou primárne v rámci Prešovského samosprávneho kraja. Obstarané vozidlá budú slúžiť na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme na tratiach so zvýšeným dopytom po železničnej preprave. Realizáciou projektu dôjde ku komplementárnemu doplneniu aktivít zameraných na obstaranie ucelených vlakových jednotiek v rámci prioritnej osi 1 a k vytvoreniu uceleného systému kvalitne fungujúcej regionálnej a prímestskej dopravy v okolí najvýznamnejších dopravných centier.

Opatrenia týkajúce sa služieb vo verejnom záujme budú implementované v súlade s požiadavkami nariadenia EP a Rady (ES) č. 1370 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 a nariadenia EP a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy.

~~I.~~J. *Projektová príprava*

Súčasný stav projektovej prípravy investičných stavieb je možné označiť ako prierezový problém systémového charakteru. Na základe uvedeného bude náležitá pozornosť i zdroje venované predprojektovej a projektovej príprave železničných stavieb.

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- celé územie SR s výnimkou Bratislavského kraja; pri projektoch financovaných princípom pro rata je cieľovým územím NUTS1
Prijímatelia:	- Železnice Slovenskej republiky - Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. - MDV SR - Finančné riaditeľstvo SR - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.5.2.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré posudzujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované železničné projekty a projektové zámery PO 5 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.5.2.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov

je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.5.2.5 Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 12.1. Grafické zobrazenie rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 7.

2.5.2.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

~~Tab. 41~~Tab. 42 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7d)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*54,5*	*RO OPII*	*Ročne*
2.	Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*21,5*	*RO OPII*	*Ročne*
3.	Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy	*počet*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*3*	*RO OPII*	*Ročne*
4.	Dĺžka železničných tratí (mimo TEN-T CORE) so zavedeným systémom ERTMS	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*182*	*RO OPII*	*Ročne*
5.	Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave	*počet*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*5*	*RO OPII*	*Ročne*

2.5.3 Výkonnostný rámec prioritnej osi

~~Tab. 42~~Tab. 43 Výkonnostný rámec Prioritnej osi 5

Typ ukazovateľa (Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku)	P. č.	Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Zámer (2023)	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľa
výstupový ukazovateľ		Celková dĺžka rekonštruovanej alebo zrenovovanej železničnej trate	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*54,5*	*54,5*	*RO OPII*	*Nosná investičná aktivita v rámci PO5*

výstupový ukazovateľ		Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy	*počet*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*3*	*3*	*RO OPII*	*Nosná investičná aktivita v rámci PO5*
finančný ukazovateľ		Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii	*EUR*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*99 611 375*	*332 037 915*	*RO OPII*	*Základný finančný ukazovateľ*

2.5.4 Kategórie intervencií

~~Tab. 43~~Tab. 44

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov	024	60 000 000
	025	140 000 000
	026	~~82 232 227~~ 52 232 227
	027	30 000 000

~~Tab. 44~~Tab. 45

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov	01	260 377 510
	03	21 854 717

~~Tab. 45~~Tab. 46

Rozmer 3 – Druh územia		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov	07	282 232 227

~~Tab. 46~~Tab. 47

Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov	07	282 232 227

2.5.5 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné)

V rámci prípravy písomných vyzvaní a projektových žiadostí môže byť zo strany RO definovaná povinnosť pre prijímateľa vyčleniť určitú časť oprávnených výdavkov projektu na zabezpečenie kvalitného riadenia projektov. Maximálna hranica a podmienky použitia výdavkov na riadenie projektov budú stanovené v riadiacej dokumentácii RO OPII.

2.6 PRIORITNÁ OS 6: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚTA (mimo TEN-T CORE)

ID prioritnej osi	**6**
Názov prioritnej osi	Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)

Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov vytvorených na úrovni Únie	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná prostredníctvom komunitne vedeného miestneho rozvoja	Nie
Pre ESF: Celá prioritná os je zameraná na sociálnu inováciu alebo nadnárodnú spoluprácu, alebo oboje	N/A

2.6.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	EFRR
Kategória regiónu	Menej rozvinutý
Základ pre výpočet (celkový príspevok)	570 302 622 EUR
Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)	N/A

2.6.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7a): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T

2.6.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 6.1: ***Odstránenie kľúčových úzkych miest na cestnej infraštruktúre TEN-T prostredníctvom výstavby nových úsekov rýchlostných ciest***

Selektívnym doplnením siete diaľnic o vybrané úseky rýchlostných ciest bude zabezpečené kvalitné cestné spojenie medzi jednotlivými regiónmi, ako aj krajskými sídlami. Investície v rámci tejto prioritnej osi budú smerovať do výstavby nových úsekov rýchlostných ciest mimo TEN-T CORE. **Zámerom je predovšetkým výstavba nových úsekov rýchlostných ciest R2, R4 a R5.**

Vybudovanie rýchlostnej cesty R2 významným spôsobom prispeje k zlepšeniu vzájomného prepojenia na trase Trenčín – Prievidza – Zvolen – Lučenec – Košice Šaca – Košické Oľšany a taktiež medziľahlých regiónov postihnutých štrukturálnymi zmenami v ekonomike a vysokou mierou nezamestnanosti. Vybudovanie tejto cestnej osi poskytne potrebnú kapacitu a úroveň bezpečnosti, ktorá ja na súčasnej ceste I/50 v mnohých prípadoch neúnosná. Trasa R2 je súčasťou súhrnnej siete TEN-T. Z celkového počtu 25 úsekov R2 o dĺžke 314 km boli k 31.12.2013 odovzdané do prevádzky len tri úseky o dĺžke 18 km. Ďalších cca 35 km by malo byť dokončených spolufinancovaním z OPD 2007 – 2013.

Nové úseky rýchlostných ciest budú budované v súlade s platnými environmentálnymi a technickými požiadavkami s cieľom znižovania negatívnych vplyvov z dopravy s dôrazom na zlepšovanie kvality ovzdušia.

VÝSLEDKY

a) odstránenie kľúčových úzkych miest na súhrnnej sieti TEN-T,
b) zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
c) zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej záťaže a emisií CO_2, NO_2 a PM_{10} v intraviláne miest a obcí),
d) zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
e) zabezpečenie bezpečnej migrácie zveri – budovanie bezpečných koridorov pre migráciu zveri (tzv. zelené prechody),

f) vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti (napr. v cestovnom ruchu, stavebníctve).

~~Tab. 47~~Tab. 48 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 6.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Úspora času v cestnej doprave na rýchlostných cestách	EUR	Menej rozvinuté	66 259 814	2013	38 225 440	RO OPII	Ročne
2.	Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom výstavby rýchlostných ciest)	*tona*	*Menej rozvinuté*	2,89	*2013*	0,44	RO OPII	Ročne
3.	Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom výstavby rýchlostných ciest)	*tona*	*Menej rozvinuté*	11,64	*2013*	1,92	RO OPII	Ročne

2.6.2.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7a) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Výstavba rýchlostných ciest (mimo TEN-T CORE),
B. Projektová príprava,
~~B.~~C. Podpora zavádzania alternatívnych palív v cestnej doprave.~~-~~

A. Výstavba rýchlostných ciest (mimo TEN-T CORE)

V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom období 2014 – 2020 bude zo zdrojov EFRR preferovať výstavba úsekov ciest na R2, R4 a R5. Pri výstavbe nových úsekov rýchlostných ciest bude MDV SR venovať náležitú pozornosť zabezpečeniu nákladovej efektívnosti. Vzhľadom na súčasné intenzity paralelných úsekov ciest I. triedy, ako aj prognózovaný vývoj v území budú niektoré úseky realizované v polovičnom profile.

Zo zdrojov prioritnej osi bude prioritne financovaná projektová príprava a výstavba týchto úsekov:

- R2 Zvolen, východ – Pstruša, II. fáza,
- R2 Košice Šaca – Košické Oľšany (južný obchvat Košíc),
- R2 Mníchova Lehota – Ruskovce,
- R2 Rožňava – Jablonov nad Turňou (Soroška),
- R2 Kriváň – Mýtna,
- R2 Mýtna – Lovinobaňa, Tomášovce
- R4 Prešov - severný obchvat,
- R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR.

Konkrétny zoznam úsekov, vrátane indikatívneho harmonogramu ich výstavby bol definovaný v Strategickom pláne.

Medzi jednu z najdôležitejších priorít celej južnej časti BBSK a KSK je možné zaradiť dobudovanie rýchlostnej cesty R2. Vybudovaním cesty sa podporí hospodársky rast zvolensko-juhoslovenskej rozvojovej osi: Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice a zabezpečí sa prepojenie medzi západnou a východnou časťou Slovenskej republiky. Po dobudovaní bude R2 zabezpečovať

rýchle a kvalitné dopravné prepojenie regiónu s centrálnou oblasťou BBSK, ako aj k rozhodujúcim ťažiskám osídlenia SR, Bratislavy a Košíc.

V prípade, ak to umožní stav technickej pripravenosti niektorých úsekov rýchlostných ciest R1 a R7 a zároveň dôjde k vytvoreniu vhodných podmienok pre ich viaczdrojové financovanie, napr. kombináciou fondov EÚ a verejno-súkromného partnerstva, MDV SR zváži využitie prostriedkov prioritnej osi taktiež na tieto cestné ťahy.

B. Projektová príprava

Zoznam stavieb, na ktoré je potrebné sústrediť pozornosť bol identifikovaný v Strategickom pláne. Zoznam obsahuje priority súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj za týmto horizontom.

C. Podpora zavádzania alternatívnych palív v cestnej doprave

Cieľom tejto aktivity je podporiť rozvoj trhu alternatívnych palív v cestnej doprave vrátane rozvoja príslušnej infraštruktúry. Relevantné opatrenia na podporu alternatívnych palív budú implementované prostredníctvom finančných nástrojov, ktoré sú zriadené na národnej úrovni a súčasťou ktorých je OPII. Vybrané opatrenia budú rešpektovať národný politický rámec a národnú politiku zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktoré boli schválené vládou SR v roku 2016 v nadväznosti na ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Najperspektívnejšou oblasťou podpory z OPII sa v súlade s Akčným plánom rozvoja elektromobility v Slovenskej republike javí podpora rozširovania nabíjacej infraštruktúry pre elektromobily.

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- NUTS 2 (celé územie SR s výnimkou Bratislavského kraja)
Prijímatelia:	- Národná diaľničná spoločnosť, a. s., - MDV SR, - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.6.2.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré zohľadňujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované cestné projekty a projektové zámery PO 6 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.6.2.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.6.2.5 Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 12.1. Grafické zobrazenie rozvoja cestnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 7.

2.6.2.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

~~Tab. 48~~Tab. 49 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7a)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celková dĺžka novovybudovaných ciest v sieti TEN-T	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*21,5*	*RO OPII*	*Ročne*

2.6.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 7b): Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciárnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov

2.6.3.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 6.2: ***Zlepšenie bezpečnosti a dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy***

Snahou MDV SR je zlepšovať stav všetkých kategórií ciest, nielen diaľnic a rýchlostných ciest. Vytvorením prioritnej osi a stanovením tohto špecifického cieľa deklaruje záujem budovať na území SR kvalitný, nákladovo efektívny a vyvážený dopravný systém, ktorý bude schopný reagovať na skutočné potreby cestnej dopravy s dôrazom na znižovanie nehodovosti prostredníctvom prevencie vzniku resp. odstraňovania tzv. kritických nehodových lokalít, ako aj redukciu negatívnych vplyvov (emisie, hluk) na obyvateľov. Rozvoj diaľnic a rýchlostných ciest bude preto komplementárne doplnený o investície na zlepšenie stavu ciest I. triedy s cieľom zvýšenia dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií. Investície v rámci špecifického cieľa budú smerovať na výstavbu a modernizáciu ciest I. triedy spadajúcich mimo siete TEN-T CORE, ako aj ciest I. triedy mimo TEN-T, a to najmä s cieľom zlepšenia prístupu obyvateľstva SR k TEN-T sieti a jednotnému trhu.

Cesty I. triedy sú dôležité pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu, vzájomné prepojenia regiónov, sídiel samosprávnych krajov, okresov a prepojenia s cestnou sieťou susedných krajín. Dopravný, hospodársky i spoločenský význam ciest I. triedy deklarujú dosahované dopravné výkony, intenzity dopravy, skladba dopravného prúdu a ich podiel z celoštátnych ukazovateľov dosahovaných na celej cestnej sieti. Z doterajšieho vývoja je zrejmé, že cesty I. triedy majú a budú mať i po vybudovaní celej plánovanej sieti diaľnic a rýchlostných ciest nezastupiteľnú dopravnú funkciu. Potreba podpory výstavby a modernizácie ciest I. triedy vyplýva predovšetkým z nedostatočnej kapacity cestných ťahov vedúcej k prekračovaniu prípustných intenzít, čím dochádza k ich nadmernej degradácii (v roku 2012 bola prekročená prípustná intenzita na cestách I. triedy v extraviláne v rozsahu 358 km, t. j. 12,67 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne) ako aj nevyhovujúcich stavebno-technických parametrov, ktoré spôsobujú zvýšené riziko v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Na cestách I. triedy tvorí počet dopravných nehôd 55,3 % zo všetkých dopravných nehôd na cestných komunikáciách. Aj počet usmrtených osôb je vyšší oproti počtu usmrtených osôb na ostatných cestách a tvorí 54,6 %.

Špecifický cieľ je potrebné chápať taktiež v kontexte snahy o zlepšenie regionálnej mobility, bezpečnosti a zabezpečenie prístupu obyvateľov SR k TEN-T a jednotnému trhu. Na skrátenie vzájomnej časovej dostupnosti miest a regiónov SR je potrebné budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy, najmä v úsekoch s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami a tam, kde sa neuvažuje s trasovaním ťahov TEN-T.

Elimináciu negatívnych javov vyplývajúcich z dopravy v mestách a regiónoch je možné dosiahnuť realizáciou opatrení, ktoré boli stanovené v strategických dokumentoch MDV SR, Programoch a Akčných plánoch na zlepšenie kvality ovzdušia, resp. Plánoch udržateľnej mestskej mobility (ak už existujú).

VÝSLEDKY

a) zvýšenie kapacity ciest I. triedy na exponovaných úsekoch,
b) zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
c) zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hluku, emisií CO_2, NO_2 a PM_{10}, vibrácií, prašnosti a pod. v intraviláne miest a obcí),
d) zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
e) vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti.

~~Tab. 49~~Tab. 50 Výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 6.2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy	*EUR*	*Menej rozvinuté*	*96 853 141*	*2013*	*69 287 656*	RO OPII	Ročne
2.	Počet usmrtených na cestách I. triedy	*počet*	*Menej rozvinuté*	*83*	*2013*	*70*	RO OPII	Ročne
3.	Úspora produkcie emisií PM_{10} (vplyvom výstavby ciest I. triedy)	*tona*	*Menej rozvinuté*	*1,16*	*2013*	*0,29*	RO OPII	Ročne
4.	Úspora produkcie emisií NO_2 (vplyvom výstavby ciest I. triedy)	*tona*	*Menej rozvinuté*	*4,63*	*2013*	*1,11*	RO OPII	Ročne

2.6.3.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7b) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Výstavba a modernizácia ciest I. triedy s cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (mimo TEN-T CORE, mimo TEN-T),
B. Budovanie inteligentných dopravných systémov,
C. Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho colného konania,
D. Projektová príprava.

A. Výstavba a modernizácia ciest I. triedy s cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (mimo TEN-T CORE, mimo TEN-T)

Okrem proporcionálneho rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest bude v nasledujúcom období zohrávať dôležitú úlohu agenda týkajúca sa rozvoja ciest I. triedy. K 01.01.2013 bolo na území SR v prevádzke 3 184 km ciest I. triedy. Povinnosťou správcu infraštruktúry, či už ide o cesty I. triedy, resp. diaľnice a rýchlostné cesty je každoročne zabezpečiť vyhodnotenie stavu kvality vozoviek („*Prehľad stavu cestných komunikácií na základe hlavných prehliadok*“ a „*Prehľad stavu cestných komunikácií z hľadiska priečnej a pozdĺžnej nerovnosti*“). Na základe spracovaných výsledkov sa sleduje zmena stavebno-technického stavu vozoviek v čase a prognózuje sa budúci vývoj.

Z vyhodnotenia hlavných prehliadok ciest I. triedy v správe SSC, ktoré boli vykonané v roku 2013 vyplýva, že 1 263,5 km ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave, čo predstavuje 38,9 % z celkovej dĺžky 3 248,1 km. V havarijnom stave bolo ďalších 267,3 km (8,2 %). Súhrnný podiel úsekov v nevyhovujúcom až havarijnom stave stúpol od roku 2000 **až dva a pol násobne**. Na základe analýz a rozborov vykonaných na cestnej sieti vyplýva, že je nevyhnutné riešiť predovšetkým **otázku nedostatočnej kapacity infraštruktúry (prekračovanie prípustných intenzít) a nevyhovujúcich stavebno-technických parametrov. Riešením tohto stavu je predovšetkým modernizácia súčasnej siete v kombinácii so selektívnym doplnením siete o nové úseky ciest I. triedy.**

Potrebné je zamerať sa najmä na **budovanie obchvatov miest a obcí, výstavbu preložiek, prestavbu križovatiek a mostov a taktiež na odstraňovanie nebezpečných miest, tzn. kritických nehodových lokalít**. Pozornosť je potrebné venovať taktiež úprave šírkových parametrov, polomerom ciest a rozhľadovým pomerom s cieľom dosiahnutia homogenity trasy.

Dôležitým aspektom pre rozvoj cestnej siete je intenzita cestnej dopravy a s tým úzko súvisiaca nehodovosť. Aj keď sa v posledných rokoch dosahuje priaznivý trend, tak vo vývoji počtu dopravných nehôd, ako aj počtu usmrtených osôb, tempo poklesu usmrtených osôb je nižšie ako miera poklesu dopravných nehôd. Táto skutočnosť mala za následok, že podiel usmrtených osôb na celkovom počte dopravných nehôd sa v rokoch 2009 až 2011 zvyšoval a v roku 2011 dosiahol najvyššiu úroveň za obdobie posledných siedmich rokov.

V súvislosti so záväzkami SR, ktoré sa týkajú znižovania počtu usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave je možné konštatovať, že stanovené ciele sú priebežne napĺňané a počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v rámci SR má klesajúcu tendenciu.

Od roku 2007 klesal počet usmrtených na cestách z hodnoty 627 až na 223 osôb v roku 2013, čo bola historicky najnižšia hodnota počtu usmrtených na slovenských cestách. To predstavuje 4,1 usmrtených na 100 tis. obyvateľov. **Cieľom SR je pokračovať v realizácii opatrení na znižovanie počtu a následkov dopravných nehôd a znížiť počet usmrtených o 50 % oproti roku 2010.** Tento cieľ vychádza z Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky do roku 2020[35]. Predpokladom dosiahnutia tohto cieľa je úzka spolupráca relevantných subjektov a prijímanie opatrení v oblasti legislatívy, infraštruktúry, prevencie a osvety a pod.

K znižovaniu nehodovosti na pozemných komunikáciách má prispieť aj smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. V súlade so smernicou

[35] Schválený uznesením vlády SR č. 798 zo 14. decembra 2011

boli stanovené postupy, ktoré by mali byť významným nástrojom na zlepšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry[36], a to v rámci celého projektového cyklu – plánovania, prípravy projektovej dokumentácie, výstavby, prevádzky a údržby komunikácie. V nadväznosti na výsledky bezpečnostných auditov a rozborov na cestách I. triedy a s využitím skúseností a poznatkov získaných v programovom období 2007 – 2013 je cieľom MDV SR v spolupráci so SSC pripraviť a zo zdrojov PO 6 implementovať skupinu ucelených regionálnych projektov zameraných na **elimináciu bezpečnostných rizík na cestách I. triedy a zlepšenie stavu mostných objektov a križovatiek.**

Výstavba nových úsekov ciest I. triedy (obchvatov miest a obcí, preložiek) bude realizovaná na základe zoznamu priorít stanovených odborným viackriteriálnym hodnotením, ktoré bolo vykonané v roku 2013 pri tvorbe Strategického plánu. Hodnotením boli identifikované priority so zameraním na výstavbu, modernizáciu, dovybavenie dopravnou telematikou a ďalšiu prípravu. Predpokladá sa, že **po roku 2016 bude do prevádzky uvedený Dopravný model Slovenskej republiky**, prostredníctvom ktorého bude vykonávané modelovanie dopravno-prepravných vzťahov a definovanie, resp. prehodnotenie investičných priorít.

Na záver je potrebné zdôrazniť, že zachovanie udržateľnosti investícií - prevádzkovej spôsobilosti ciest a cestných objektov je potrebné zabezpečiť prostredníctvom systémových zmien a nastavenia optimálneho financovania cyklickej údržby a opráv. Finančné prostriedky na dosiahnutie cieľa by mal poskytnúť štátny rozpočet (kapitola MDV SR).

B. Budovanie inteligentných dopravných systémov

Súčasný stav na Slovensku v oblasti poskytovania dopravných informácií a využívania dopravnej telematiky je v začiatkoch svojho rozvoja. Na cestách absentuje dopravná telematika a technologické zariadenia, ktoré by umožnili monitorovanie prevádzkových podmienok, ako aj vykonávanie reálneho manažmentu dopravy. Implementácia moderných technológií sa pritom môže významným spôsobom podieľať na intenzifikácii kapacity existujúcej cestnej siete, zmierniť kongescie a zlepšiť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.

Dopravná telematika (premenné dopravné značenia, meteo stanice, CCTV kamery) bude nasadzovaná v najzaťaženejších úsekoch a v kritických nehodových lokalitách, či už na extravilánových úsekoch, ako aj v intraviláne miest a obcí, na ktorých sa zo strednodobého hľadiska nepredpokladá investičná výstavba. Vysoké opodstatnenie má vybavenie úsekov smerujúcich k horským priechodom, ako napr. Šturec, Donovaly, Čertovica tak, aby bolo možné efektívne riadiť dopravu najmä v zimnom období, v prípade kritických situácií, uzávierok, či pri plánovaní trás nadrozmernej a nebezpečnej prepravy. Prínosom zavedenia IDS môže byť taktiež čiastočná úspora nákladov inak potrebných v intravilánoch miest na budovanie obchvatov a preložiek.

Táto oblasť by mala komplementárne doplniť aktivity spolufinancované z KF v rámci PO 2. V tomto prípade bude dodanie a inštalácia inteligentných dopravných systémov a súvisiacich riadiacich, dohľadových a komunikačných systémov smerovať na už existujúce diaľnice, rýchlostné cesty a cesty nižších kategórií s cieľom zlepšenia informovanosti, bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.

Aplikáciou inteligentných dopravných systémov je možné prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia, predovšetkým v urbanizovaných oblastiach. Jedným z cieľov zavádzania IDS je zabezpečovať riadenie a reguláciu cestnej dopravy, odstraňovanie kongescií a zníženie zaťaženia životného prostredia. Prostredníctvom navádzania a odklonu dopravy na obchádzkové trasy, či obmedzením alebo úplným zákazom vstupu motorových vozidiel do určitých lokalít je možné v prípadoch, ak sú prekročené limity emisií znečisťujúcich látok, prispieť k zníženiu emisného zaťaženia prostredia. Zavedením dynamického riadenia dopravy na svetelne riadených križovatkách je možné dosiahnuť zníženie tvorby kongescií a tým úsporu pohonných hmôt a redukciu emisií skleníkových plynov či znečisťujúcich látok v ovzduší a prispieť tak k napĺňaniu cieľov definovaných smernicou Európskeho parlamentu a rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe; v rámci SR transponovanou zákonom č. 137/2010 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyhláškou č.

[36] pozri zákon NR SR č. 249/2011 Z. z.

360/2010 Z. z. Ministerstva pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky o kvalite ovzdušia v znení vyhlášky č. 442/2013 Z. z

C. Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho colného konania

Na základe zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov patrí štátna správa pre oblasť financií, daní a colníctva[37] do pôsobnosti Ministerstva financií SR. Zlepšenie kvality služieb poskytovaných verejnou správou v týchto oblastiach závisí aj od koordinovanej spolupráce relevantných vnútroštátnych a nadnárodných orgánov.

Účinná a nákladovo efektívna činnosť colných orgánov má podporovať rozvoj obchodu, napomáhať ekonomickému rastu a súčasne bojovať proti colným a daňovým podvodom, a tým priamo ochraňovať vnútorný trh EÚ. Z tohto dôvodu je preto nevyhnutné zabezpečiť existenciu adekvátnej legislatívy, ktorá je základným predpokladom na to, aby sa vytvorili priaznivé podmienky pre obchodné podnikateľské subjekty zamerané na dovoz, vývoz alebo tranzit tovaru cez colné územie EÚ so zvláštnym dôrazom na vonkajšiu hranicu EÚ. Ďalším faktorom, na ktorý je potrebné sa zamerať je rozvoj a budovanie kapacít v colnej oblasti s dôrazom najmä na modernizáciu poskytovaných colných služieb, modernizáciu infraštruktúry, IT systémov, technických zariadení, detekčných technológií, ako aj zvyšovanie profesionálnej úrovne colníkov a civilných zamestnancov finančnej správy, a to s osobitným zreteľom na vonkajšiu hranicu EÚ.

Jednou z nevyhnutných podmienok pre využívanie finančných prostriedkov z fondov EÚ 2014 – 2020 na túto oblasť bolo prijatie stratégie zohľadňujúcej zámery a ciele zamerané na lepšie fungovanie colnej únie EÚ. V nadväznosti na uvedené MF SR vypracovalo materiál „Stratégia modernizácie colných priechodov a budovania kapacít v colníctve na roky 2014 – 2020“. Stratégia obsahuje kľúčové strednodobé ciele na zvýšenie efektívnosti činností zabezpečovaných colnými orgánmi v rámci colnej únie EÚ pri súčasnom zvýšení komfortu poskytovaných služieb pre hospodárske subjekty ako nezanedbateľného prvku podpory podnikateľského prostredia.

Zvýšenie úrovne služieb týkajúcich sa colného konania a zvýšenie priepustnosti colných priechodov prispeje k zrýchleniu medzinárodných tovarových tokov, zvýšeniu objemu prepravovaného tovaru a zlepšeniu dopravnej situácie v SR.

Na dosiahnutie uvedených cieľov a vytvorenie potrebných podmienok pre SR, ako dôležitého tranzitného územia najmä z pohľadu transkontinentálnych dopravných smerov, bude mať bezprostredný vplyv modernizácia colných priechodov. V celoeurópskom meradle ide o dosiahnutie zrýchlenia colného konania, zlepšenia infraštruktúry a zvýšenia komfortu a priepustnosti tovaru na vonkajšej hranici EÚ, ako v cestnej tak aj v železničnej doprave. Súčasne s budovaním infraštruktúry železničnej dopravy je potrebné vyriešiť aj komplexnú modernizáciu železničných colných priechodov na vonkajšej hranici EÚ.

Pre plnenie strategických cieľov sa rozvoj existujúcej infraštruktúry javí ako nedostatočný, a preto bol v stratégii prijatý záver vo forme vybudovania nového cestného hraničného priechodu, a to aj v nadväznosti na efektívnejšie využívanie terminálu kombinovanej dopravy v Dobrej. **Zámerom je výstavba nového cestného hraničného priechodu Čierna – Solomonovo (vrátane infraštruktúry a vybavenia) a modernizácia vonkajšej hranice EÚ s Ukrajinou.** Rozvoj dopravnej infraštruktúry bez vysokoefektívnych služieb poskytovaných na colných priechodoch s Ukrajinou by výrazne obmedzil, až brzdil stanovené ciele v oblasti rozvoja dopravy.

Na základe uvedeného môžu byť zdroje OPII využívané ako prostriedok na podporu budovania novej a modernizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho výkonu colného konania na vonkajšej hranici EÚ s Ukrajinou.

D. Projektová príprava

[37] § 7 (1)

Súčasný stav projektovej prípravy investičných stavieb je možné označiť ako prierezový problém systémového charakteru. Z tohto dôvodu je potrebné náležitú pozornosť i zdroje venovať štúdiám, predprojektovej a projektovej príprave ciest I. triedy. Zoznam stavieb, na ktoré je potrebné sústrediť pozornosť bol identifikovaný v Strategickom pláne. Zoznam obsahuje priority súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj za týmto horizontom.

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- NUTS 2 (celé územie SR s výnimkou Bratislavského kraja)
Prijímatelia:	- Slovenská správa ciest, - Finančné riaditeľstvo SR, - MDV SR, - ústredné orgány štátnej správy a subjekty, ktoré svojou činnosťou prispievajú k implementácii a napĺňaniu cieľov OPII

2.6.3.3 Hlavné princípy výberu projektov

Vzhľadom na špecifické postavenie MDV SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred RO a žiadaní o predkladanie projektových žiadostí. Výber projektov na implementáciu bude rešpektovať výstupy strategických dokumentov spracovaných pre potreby programového obdobia 2014 - 2020, ako aj ich prípadné aktualizácie, ktoré zohľadňujú rezortné potreby v širšom kontexte. Ide predovšetkým o Strategický plán a Stratégiu VOD.

V snahe o zabezpečenie efektívneho a transparentného procesu výberu projektov budú podporené iba tie projekty a projektové zámery, ktoré budú RO OPII vyhodnotené ako vhodné a účelné vzhľadom na východiskovú situáciu a identifikované potreby v danej oblasti, nákladovo efektívne, environmentálne udržateľné a s adekvátnym kapacitným zabezpečením ich realizácie.

Všetky plánované cestné projekty a projektové zámery PO 6 budú rešpektovať požiadavky nariadení a smerníc Európskej únie týkajúce sa ochrany životného prostredia, najmä Smernice Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Závery stanoviska SEA OPII nenahrádzajú povinnosti/podmienky vyplývajúce zo smerníc EÚ pre dané plány a jednotlivé projekty. Plány a konkrétne projekty zahrnuté do výsledného indikatívneho zoznamu OPII budú zodpovedať výsledkom všetkých relevantných posúdení v súlade s legislatívou EU a budú predmetom revízie OPII.

2.6.3.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod.).

Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.6.3.5 Plánované využitie veľkých projektov

V rámci investičnej priority 7b) sa nepredpokladá realizácia veľkých projektov.

2.6.3.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

~~Tab. 50~~Tab. 51 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7b)

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celková dĺžka novovybudovaných ciest	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*10,25*	*RO OPII*	*Ročne*
2.	Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*286,4*	*RO OPII*	*Ročne*
3.	Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy	*počet*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*40*	*RO OPII*	*Ročne*

2.6.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi

~~Tab. 51~~Tab. 52 Výkonnostný rámec Prioritnej osi 6

Typ ukazovateľa (Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku)	ID	Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Zámer (2023)	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľa
výstupový ukazovateľ		Celková dĺžka novovybudovaných ciest	*km*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*10,25*	*31,75*	*RO OPII*	*Nosná investičná aktivita v rámci PO6*
finančný ukazovateľ		Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii	*EUR*	*EFRR*	*Menej rozvinuté regióny*	*142 575 656*	*570 302 622*	*RO OPII*	*Základný finančný ukazovateľ*

2.6.5 Kategórie intervencií

~~Tab. 52~~Tab. 53

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	029	165 423 895
	031	123 316 667

	034	186 016 666
	044	10 000 000

~~Tab. 53~~Tab. 54

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	01	456 826 759
	03	27 930 469

~~Tab. 54~~Tab. 55

Rozmer 3 – Druh územia		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	07	484 757 228

~~Tab. 55~~Tab. 56

Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	07	484 757 228

2.6.6 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné)

V rámci prípravy písomných vyzvaní a projektových žiadostí môže byť zo strany RO definovaná povinnosť pre prijímateľa vyčleniť určitú časť oprávnených výdavkov projektu na zabezpečenie kvalitného riadenia projektov. Maximálna hranica a podmienky použitia výdavkov na riadenie projektov budú stanovené v riadiacej dokumentácii RO OPII.

2.7 PRIORITNÁ OS 7: INFORMAČNÁ SPOLOČNOSŤ

ID prioritnej osi	**7**
Názov prioritnej osi	Informačná spoločnosť

Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná výhradne prostredníctvom finančných nástrojov vytvorených na úrovni Únie	Nie
Celá prioritná os bude realizovaná prostredníctvom komunitne vedeného miestneho rozvoja	Nie
Pre ESF: Celá prioritná os je zameraná na sociálnu inováciu alebo nadnárodnú spoluprácu, alebo oboje	N/A

2.7.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	EFRR
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny
Základ pre výpočet (celkový príspevok)	927 155 226 EUR
Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)	N/A

2.7.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 2a): Rozšírenie širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí a podpory zavádzania nastupujúcich technológií a sietí pre digitálne hospodárstvo

2.7.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.1: ***Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN***

Opis východiskovej situácie

Penetrácia pevného širokopásmového pripojenia v SR počas dvoch posledných rokov vzrástla zo 17.8% v januári 2012 na 20.7% v januári 2014, čo je však stále menej ako je priemer EÚ (29.9%). V januári 2014 55,5% pripojení bolo s rýchlosťou medzi 2 Mbit/s a 10 Mbit/s. Podiel NGN na celkovom pokrytí širokopásmovým internetom dosiahol v januári 2014 29% , čo je nad priemerom EÚ (26%).

Základným rámcom pri zavádzaní a používaní širokopásmového pripojenia je splnenie cieľa Digitálnej agendy pre Európu 100% pokrytia vysokorýchlostným internetom nad 30 Mbit/s a vytvorenie podmienok pre dosiahnutie cieľa, aby 50% alebo viac európskych domácností malo internetové pripojenie rýchlejšie ako 100 Mbit/s. Na tento rámec bude nadväzovať splnenie cieľov oznámenia Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Pripojenie pre konkurencieschopný jednotný digitálny trh – smerom k európskej gigabitovej spoločnosti.

Jednou z aktivít pre zabezpečenie pokrytia širokopásmovým internetom boli opatrenia prioritnej osi 3 Operačného programu Informatizácie spoločnosti (OPIS PO3) smerované na pokrývanie bielych a šedých miest. Opatrenia tejto prioritnej osi sa však nepodarilo úspešne zrealizovať (iba v rozsahu prípravy projektovej dokumentácie). Aktivity tohto špecifického cieľa budú nadväzovať na projektovo inžiniersku dokumentáciu vytvorenú v rámci OPIS PO3, ak relevantné. Podpornými aktivitami, ktoré predchádzajú napĺňaniu špecifického cieľa, budú aktivity zamerané na meranie a monitorovanie pokrytia oblasti SR širokopásmovým internetom.

Pre úplné splnenie cieľa širokopásmového pripojenia o rýchlosti minimálne 30 Mbit/s pre všetkých sa sústredíme na pokrývanie bielych miest, bez dostupnosti takéhoto pripojenia za bežných cenových podmienok. Jednou z priorít sú aj šedé miesta, v ktorých už je širokopásmové pripojenie v súčasnosti poskytované, ale nie v dostatočne konkurenčnom prostredí alebo v uspokojivej kvalite. Po naplnení

tohto cieľa plánujeme pokračovať zásadnou zmenou (step change) s cieľom 100 Mbit/s pre všetkých s možnosťou aktualizácie siete až na 1Gbit/s. Vyhláseniu výziev/ vyzvaní bude predchádzať nové mapovanie bielych miest. Následne budú vyhlásené dopytové výzvy pre telekomunikačné podniky alebo obce. V prípade neúspešnosti výziev môže SO pristúpiť k vyhláseniu vyzvania národného projektu. Kritériá na vyhodnotenie výziev budú vytvorené s cieľom pokrytia čo najväčšieho počtu bielych miest.

Biele, prípadne šedé miesta pokryjeme budovaním regionálnych a prístupových sietí na báze optických káblov, resp. ekvivalentnej technológie schopnej zabezpečiť požadovanú rýchlosť. Prenosová kapacita týchto sietí by mala byť dostatočná, a to nie len pre zabezpečenie cieľov do roku 2020, ale tiež pre bezproblémové využívanie širokopásmového pripojenia v dlhom období. Financovanie zabezpečíme zo zdrojov OPII a Programu rozvoja vidieka 2014 – 2020.

Voľba technologickej platformy pre budovanie sietí bude založená na princípe technologickej neutrality, pričom budované siete musia byť schopné zabezpečiť potrebnú kapacitu a rýchlosť pre poskytovanie širokopásmových služieb koncovým zákazníkom. Siete budované z verejných zdrojov musia byť otvorené všetkým poskytovateľom širokopásmových služieb.

K zvyšovaniu pokrytia širokopásmovým pripojením prispeje aj iniciatíva Európskej komisie s názvom Bezplatné Wi-Fi pre obyvateľov EÚ“ (ďalej len „WiFi4EU“), ktorej cieľom je priniesť „bezplatné pripojenia Wi-Fi pre občanov aj návštevníkov v parkoch, na námestiach, vo verejných budovách, knižniciach, zdravotných strediskách a múzeách všade v Európe“. Vzhľadom na obmedzený počet poukážok v projekte WiFi4EU plánuje SR vyhlásiť výzvu na projekt založený na rovnakom princípe. Práve realizáciou projektu WiFi pre Teba (ďalej len „WiFi4SK“) bude umožnené aj tým potenciálnym žiadateľom z radov miest a obcí SR, ktorým sa nepodarí získať prostriedky z iniciatívy WiFi4EU, aby realizovali pokrytie WiFi signálom pre svojich občanov a návštevníkov.

VÝSLEDKY

- Zvýšenie pokrytia všetkých domácností širokopásmovým pripojením s rýchlosťou minimálne 30 Mbit/s a následné pokrytie domácností s rýchlosťou minimálne 100 Mbit/s s možnosťou aktualizácie siete na rýchlosť minimálne 1Gbit/s;
- Zvýšenie dopytu po širokopásmovom pripojení s rýchlosťou minimálne 30 Mbit/s, a to ako u občanov, tak aj u podnikateľov a verejných inštitúcií;
- Zvýšenie nasadenia technologických inovácií v prístupových sieťach (LTE, FTTH a podobne).

~~Tab. 56~~Tab. 57 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Percento populácie využívajúce mobilný širokopásmový prístup na internet	%	Menej rozvinuté regióny	6,4	2012	48	Eurostat	Ročne
2	Percento populácie využívajúce širokopásmový internet pravidelne	%	Menej rozvinuté regióny	74	2012	90	Eurostat	Ročne

2.7.2.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 2a) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Koordinácia budovania širokopásmových sietí:
   - Analytické práce pre riešenie širokopásmového pripojenia;
   - Vytvorenie atlasu pasívnej infraštruktúry.
B. Budovanie širokopásmových sietí s technologickou neutralitou otvorených pre všetkých operátorov s ohľadom na cieľ 100 percentného pokrytia s rýchlosťou minimálne 30 Mbit/s a následne 100 Mbit/s s možnosťou aktualizácie siete na rýchlosť minimálne 1Gbit/s:

- Výstavba optických regionálnych sietí;
- Výstavba regionálnych sietí založených na rádioreleových spojoch;
- Podpora zriaďovania prístupových sietí;
- Budovanie prístupových sietí v oblastiach zlyhania trhu.

A. Koordinácia budovania širokopásmových sietí

Príprave budovania širokopásmových sietí budú predchádzať nasledujúce aktivity, ktoré budú realizované aj v rámci technickej pomoci a sú nevyhnutné pre zavádzanie širokopásmového pripojenia:

- príprava metodiky pre určovania bielych a šedých miest,
- vytvorenie postupov, prípadne nástrojov na jednoduchú aktualizáciu bielych a šedých miest,
- vytvorenie prevádzkových modelov,
- aktivity súvisiace so štátnou pomocou,
- aktivity súvisiace s meraním, monitorovaním a mapovaním pokrytia širokopásmovým internetom.

Vytvorenie atlasu pasívnej infraštruktúry

Základnou podmienkou pre efektívny manažment a plánovanie sietí je vytvorenie centralizovaného atlasu pasívnej infraštruktúry, kde bude možné vidieť jednotlivé prvky súčasnej a plánovanej infraštruktúry a optimalizovať tak investičné rozhodnutia. Podľa smernice 2002/21/EC majú národní regulátori právo získať relevantné informácie o umiestnení, kapacite a dostupnosti rúr a iných prístupových prvkov infraštruktúry. Zámerom je, aby operátori v tomto smere medzi sebou spolupracovali a táto spolupráca bola zo strany štátu centrálne koordinovaná. Pri zaznamenávaní mapy existujúcej a plánovanej infraštruktúry je vhodné využiť existenciu štandardizovaných geografických informácií vznikajúcich prostredníctvom smernice INSPIRE, ktorej plná implementácia je vyžadovaná do roku 2019. Aby sa čo najviac využili synergické efekty pri budovaní technických infraštruktúr, bude atlas okrem telekomunikačných vedení (pre mobilné a pevné siete) obsahovať aktuálne údaje o ďalších vedeniach a zariadeniach technickej infraštruktúry, napr.:

- dopravných sieťach;
- inžinierskych sieťach:
  - vodohospodárskych vedeniach a zariadeniach (vodovody a kanalizácie);
  - elektroenergetických zariadeniach;
  - plynárenských zariadeniach (plynovody, prípojky, technické stanice);
  - tepelných zariadeniach (rozvody tepla).

Atlas pasívnej infraštruktúry bude prepojený minimálne s informačným systémom katastra a registrom priestorových informácií a tematickými geografickými systémami, ktoré pre zabezpečenie svojej agendy využívajú predmetné údaje.

Vytvorenie atlasu pasívnej infraštruktúry bude vyžadovať legislatívnu zmenu, ktorá jasným spôsobom zadefinuje aké údaje, v akom rozsahu a štruktúre budú musieť operátori poskytovať a aktualizovať pre potreby VS. Zároveň bude potrebné zadefinovať licenčné podmienky nakladania s danými údajmi. V súčasnosti to čiastočne rieši zákon o národnej infraštruktúre pre priestorové informácie, avšak realita je taká, že väčšina operátorov túto povinnosť neplní s argumentom, že nespadajú pod subjekty, ktoré sú povinné poskytovať tieto údaje, keďže sú vlastnené aj súkromnými investormi, resp. že ich geopriestorové údaje sú vysoko citlivé a môžu byť zneužité.

B. Budovanie širokopásmových sietí s technologickou neutralitou otvorených pre všetkých operátorov s ohľadom na cieľ 100 percentného pokrytia s rýchlosťou minimálne 30 Mbit/s a následne 100 Mbit/s s možnosťou aktualizácie siete na rýchlosť minimálne 1Gbit/s

Oprávnenými oblasťami pre smerovanie štátnej pomoci na podporu budovania širokopásmových sietí budú biele miesta s najvyššou prioritou a šedé miesta so strednou prioritou. Štátne zásahy v šedých miestach budú realizované až po dôkladnejšom preskúmaní podmienok uvedených v usmerneniach

EÚ pre uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci v súvislosti s rýchlym zavádzaním širokopásmových sietí 2013/C 25/01.

Pred poskytnutím pomoci bude vypracovaná schéma štátnej pomoci podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy v platnom znení alebo podľa usmernení EÚ pre uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci v súvislosti s rýchlym zavádzaním širokopásmových sietí 2013/C 25/01.

V rámci podporovaných projektov budú budované regionálne a prístupové siete do bielych a šedých miest. Pri budovaní regionálnej a prístupovej siete do bielych a šedých miest budú pripojené aj biele prípadne šedé miesta ležiace pozdĺž línie trasy. Regionálne siete budú budované s pripojením do chrbticových sietí prevádzkovateľov širokopásmového internetového pripojenia.

Investície do budovania regionálnych sietí pre pokrytie bielych miest budú ďalej podporené krokmi na podporu nadväzujúcich prístupových sietí. Pre dosiahnutie rýchlostí nad 30 Mbit/s je nutné budovať prístupové siete na princípe prístupu novej generácie (NGN). Základným predpokladom je existencia chrbticových a regionálnych sietí s dostatočnou kapacitou založenou na optických vláknach, resp. ekvivalentnej technológii schopnej zabezpečiť požadovanú rýchlosť internetového pripojenia.

Kvôli vysokej investícii a minimálnej návratnosti sa použije v približne 9 % bielych miest technológia bezdrôtového mikrovlnného prenosu pomocou rádioreleových spojov. Toto prepojenie bude uskutočnené dvoma aktívnymi skokmi na preklenutie priemernej vzdialenosti k obciam v hodnote 50 km. Treba spresniť, že sa bude jednať o tzv. reťazenie spojov, kde počet skokov, či už aktívnych alebo pasívnych záleží nielen od vzdialenosti, ale aj od profilu terénu, od požadovaného výkonu, veľkosti parabol a použitej prevádzkovej frekvencie. Týmto spôsobom možno poskytnúť v obciach agregovanú rýchlosť 300 Mbit/s. Pre individuálne domácnosti to predstavuje splnenie cieľa 30 Mbit/s v prípade 10 pripojení, ktoré možno v tak malých obciach očakávať.

Budovanie širokopásmových sietí prostredníctvom dopytových, resp. národných projektov a návratných finančných nástrojov (ak relevantné na základe ex-ante hodnotenia) bude realizované v bielych miestach v obciach nad 500 obyvateľov v oblastiach, ktoré nebudú dostatočne atraktívne pre operátorov (súkromné investície). Budovanie širokopásmových sietí bude komplementárne k aktivitám podporeným v rámci Programu rozvoja vidieka 2014 – 2020.

Súbežne s týmito aktivitami sa bude analyzovať možnosť pokrývania hlavných cestných a železničných ťahov telekomunikačnou infraštruktúrou umožňujúcou ich pokrytie mobilnými dátami (4G a 5G).

Cieľové skupiny:	- široká verejnosť
Cieľové územia:	- NUTS 1
Prijímatelia:	- napr. obec, rozpočtová organizácia, príspevková organizácia, štátny podnik, subjekty vykonávajúce hospodársku činnosť, t. j. podniky v zmysle čl. 107 Zmluvy o fungovaní EÚ bez ohľadu na právny status, záujmové združenie právnických osôb, ŽSR, operátori železničnej verejnej osobnej dopravy, NDS, SSC.

2.7.2.3 Hlavné zásady výberu projektov

S cieľom zabezpečiť efektívne a transparentné čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ, alokovaných pre prioritnú os 7 OPII budú sprostredkovateľským orgánom vypracované Výberové a hodnotiace kritériá pre výber projektov. Po vzore programového obdobia 2007 – 2013 budú tieto kritériá, ako aj ich prípadné aktualizácie, predmetom schvaľovania v Monitorovacom výbore pre OPII.

Vo vzťahu k podporovaným aktivitám OPII budú jednotliví prijímatelia (nezávisle od toho či ide o dopytovo orientované projekty alebo národné projekty) určení podľa výberových kritérií schválených Monitorovacím výborom pre OPII. V rámci realizácie projektov budovania širokopásmového

internetu bude cieľom eliminovať nedostatky z programového obdobia 2007 – 2013, najmä však nedostatočnú spoluprácu relevantných subjektov.

Oprávnenými prijímateľmi pomoci na zavádzanie regionálnych a prístupových vysokorýchlostných širokopásmových sietí budú telekomunikačné podniky alebo obce. V prípade, ak o pokrytie bieleho miesta neprejaví záujem ani jeden z vyššie spomenutých subjektov, NGA siete do danej obce budú vybudované prostredníctvom národného projektu. Nepriamymi prijímateľmi budú prevádzkovatelia elektronických komunikácií využívajúci nové siete pre poskytovanie maloobchodných služieb koncovým užívateľom a ďalšie podniky, ktoré sú koncovými užívateľmi v relevantnej oblasti. Projekty budovania NGA sietí budú financované na základe transparentného výberového procesu. Výstavba (stavebné práce, výstavba potrubia, tmavé vlákna atď.) bude vykonávaná spoločnosťami vybranými na základe verejného obstarávania v súlade s relevantnou národnou legislatívou a smernicami EÚ o obstarávaní. Po výstavbe bude prevádzkovateľ novej siete ponúkať veľkoobchodný prístup k sieti na otvorenom a nediskriminačnom základe prevádzkovateľom elektronických komunikácií, ktorí majú záujem pripojiť koncových užívateľov.

Vo vzťahu k vyzvaniam/výzvam budú zohľadnené najmä nasledujúce princípy:

- možnosť vyhlasovateľa vyzvania/výzvy reagovať na prípadné potrebné zmeny vo vyhlásenom vyzvaní/výzve v súlade s princípmi transparentnosti, nediskriminácie a rovnakého prístupu;
- zabezpečenie kontinuálneho prístupu verejnosti k možnostiam financovania zo zdrojov EÚ v prípadoch aktivít, ktoré predpokladajú širší priestor konkurencie;
- nastavenie transparentných a objektívnych podmienok, ktorých overenie je potrebné pre financovanie národných alebo dopytovo-orientovaných projektov, spolu so zvýšením dôrazu na kvalitnú prípravu takýchto projektov;
- štúdie realizovateľnosti budú predmetom posúdenia a schválenia zo strany Riadiaceho výboru;
- projekty budú riadené v súlade s príslušnými štandardami (napr. riadenie informačno – technologických projektov, stavebný zákon);
- projekty budú predmetom posúdenia nezávislými hodnotiteľmi.

Pri výbere projektov bude hrať kľúčovú úlohu správne nastavený schvaľovací proces, s cieľom zabezpečenia transparentného a efektívneho výberového procesu zadefinovaním jasných a objektívnych kritérií výberu operácií umožňujúcich objektívne posúdiť a vyhodnotiť mieru prínosu projektu k naplneniu špecifických cieľov operačného programu:

- jasne definovaným formátom projektu;
- hodnotiace kritériá, ktoré budú schvaľované v závislosti od charakteru prioritnej osi/špecifického cieľa a budú zamerané na cielené posúdenie prínosu okruhu obsahovo podobných projektov k týmto cieľom;
- systémom opravných prostriedkov.

2.7.2.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu

použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.7.2.5 Plánované využitie veľkých projektov

V rámci realizácie špecifického cieľa Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN je uvažované s využitím Národného projektu výstavby regionálnych širokopásmových sietí pre biele miesta, ktoré nebolo možné pokryť na základe dopytovo-orientovaných projektov.

2.7.2.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

~~Tab. 57~~Tab. 58 Špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 2a), ŠC 7.1 Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Dodatočný počet bielych miest pokrytých širokopásmovým internetom	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	729	SORO	Ročne počas trvania projektu
2.	Ďalšie domácnosti so širokopásmovým prístupom s rýchlosťou najmenej 30 Mbps	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	49.9	Digital Agenda Scoreboard	Ročne počas trvania projektu

2.7.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 2b): Vývoj produktov a služieb IKT, elektronického obchodu a posilnenia dopytu po IKT

2.7.3.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.2: ***Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike***

Opis východiskovej situácie

Inovačná kapacita slovenskej ekonomiky je stále nedostatočná a ovplyvnená slabým podnikateľským prostredím a nedostatočne rozvinutým systémom výskumu a inovácií. Slovenské hospodárstvo sa musí viac orientovať na poznatkovo-intenzívne ekonomické aktivity a diverzifikovať hlavne do sektora služieb. Digitálna ekonomika je základom vedomostnej spoločnosti, pretože prispieva k rozvoju komunikačných technológii spájajúcich ľudí a k efektívnej výmene informácii, produktov a služieb. Zavádzanie IKT technológii má tiež vysoký potenciál zvyšovania produktivity práce v privátnom aj verejnom sektore a tým pádom aj zlepšovania konkurencieschopnosti.

Malí a strední podnikatelia musia inovovať svoje procesy a ponúkať inovatívne riešenia. Identifikovanými problematickými oblasťami, ktoré bránia plnému rozvoju elektronického obchodu a inovácii a tým pádom aj rastu digitálnej ekonomiky sú:

- Nedostatočná dôvera v jednotný digitálny trh (napriek zákonu č. 22/2004 Z. z. o elektronickom obchode a o zmene a doplnení zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa, do ktorého bola transponovaná smernica Európskeho parlamentu a rady č. 2000/31/ES o elektronickom obchode);
- Zložitý prístup na jednotný digitálny trh;
- Nedostatočne rozvinuté nástroje pre podporu inovácie;

- Chýbajúce možnosti zdieľania existujúcich riešení a technologických platforiem verejnej správy s malými a strednými podnikateľmi.

V období 2014 až 2020 budú systematicky podporované možnosti podnikania najmä MSP:

- Zabezpečí sa, aby elektronický obchod bol jednoduchší a dôveryhodnejší a stal sa tak podmienkou presunu a rozvoju aktivít do digitálnej ekonomiky;
- Podnikatelia získajú prístup k zdieľaným službám budovaným v eGovernmente na komerčné účely (dátové schránky, AAA platforma, cloudové služby a iné);
- Verejná správa vytvorí významný dopyt po inovatívnych riešeniach v oblastiach, ako mobilný government, vizualizácie, dátové analýzy a podobne, ktoré sú vhodné pre riešenie prostredníctvom služieb najmä MSP.

VÝSLEDKY

- Zvýšenie integrovanosti Slovenska do jednotného digitálneho trhu - zvýši sa predaj a nákup tovaru a služieb online;
- Zvýšenie životaschopnosti malých a stredných podnikateľov vďaka možnostiam, ktoré poskytnú zdieľané služby verejnej správy;
- Zvýšenie dopytu po inovatívnych riešeniach v oblasti informačno-komunikačných technológií vyvolá rast počtu MSP, ktorí sa budú podieľať na vytváraní takýchto riešení.

~~Tab. 58~~Tab. 59 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Percento MSP predávajúce tovar a služby online	%	Menej rozvinuté regióny	11,6	2012	40	Eurostat	Ročne
2.	Percento občanov objednávajúcich tovar a služby online	%	Menej rozvinuté regióny	44,7	2012	70	Eurostat	Ročne

2.7.3.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 2b) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

A. Zavádzanie opatrení pre zvýšenie používania elektronického obchodu:
   - Zvyšovanie dôveryhodnosti elektronického obchodu (v rámci aktivity sa budú realizovať projekty, vďaka ktorým bude možné overovať pôsobenie a transakcie subjektov na elektronickom trhu, a pod.);
   - Zjednodušovanie elektronického obchodu (v rámci aktivity sa budú realizovať projekty, vďaka ktorým sa znížia transakčné náklady a administratívna záťaž napríklad zjednodušovanie colného konania, zavádzanie elektronických platieb a faktúr. V rámci aktivity sa bude podporovať domáci aj cezhraničný elektronický obchod).

B. Rozšírenie možností pre elektronickú identifikáciu, autentifikáciu a autorizáciu v jednotnom digitálnom priestore:
   - Umožnenie používania identít od súkromných poskytovateľov vo verejnej správe – vhodnosť a bezpečnosť takejto identity bude preverená v štúdii realizovateľnosti;
   - Poskytnutie eID identity pre súkromný sektor.

C. Podpora najmä malých a stredných podnikateľov prostredníctvom zdieľaných služieb (Podnikatelia získajú prístup k službám, ktoré boli vyvinuté pôvodne pre potreby verejnej správy. Služby budú vhodne prispôsobené):
   - Poskytovanie komunikačnej platformy a elektronického doručovania;
   - Poskytovanie AAA a PKI infraštruktúry;
   - Poskytovanie cloudových služieb najmä MSP;
   - Poskytovanie platformy pre eLearning.

D. Podpora inovatívnych riešení MSP využívajúcich údaje a služby poskytované verejnou správou:

- Podpora v oblastiach ako využívanie otvorených údajov pre poskytovanie lepších služieb, mobilný government, dátové analýzy a pod., ktoré sú vhodné pre riešenie prostredníctvom služieb MSP (napr. prostredníctvom inovatívnych voucherov).

A. Zavádzanie opatrení pre zvýšenie používania elektronického obchodu

Podnikateľské registre verejnej správy sa transformujú do podoby interaktívnych nástrojov, ktoré budú podporovať dôveryhodnosť subjektov a zlepšovať informácie o produktoch. Zavedú sa nástroje pre ochranu spotrebiteľa v podmienkach jednotného digitálneho trhu.

Odstraňovanie transakčných nákladov a procesných bariér, znižovanie administratívnej záťaže bude realizované prostredníctvom:

- Zapojenie sa do iniciatív jednotného systému platieb a rozvoj elektronických a mobilných platieb v prostredí verejnej správy;
- Nasadenie elektronických faktúr vo verejnej správe a odporúčania pre výhradné používanie elektronických faktúr v súkromnom sektore;
- Zjednodušovanie colného konania a služieb súvisiacich s dohľadom nad pohybom tovaru a efektívnejšie riešenie únikov a podozrivých operácií v colnej a daňovej oblasti;
- Elektronizácia procesu vymáhania platieb a sťažností.

B. Rozšírenie možností pre elektronickú identifikáciu, autentifikáciu a autorizáciu v jednotnom digitálnom priestore

V otázke samotnej identity sa bude postupovať smerom k využívaniu rôznych typov dôveryhodných identít pre prístup k službám eGovernmentu a eCommerce. Vytvorí sa priestor pre súkromných poskytovateľov identít, aby sa mohli prepojiť s IAM modulom a priniesť inovácie a overené riešenia do verejného sektora. Vhodnosť takéhoto zapojenia súkromníkov bude detailne validovaná štúdiou realizovateľnosti. Vytvorí sa priestor pre umožnenie používania eID, ktorá je akceptovaná pri komunikácií s VS, v súkromnom sektore. Vhodnosť takéhoto využitia eID bude detailne validovaná štúdiou realizovateľnosti.

C. Podpora najmä malých a stredných podnikateľov prostredníctvom zdieľaných služieb

Realizujú sa projekty, ktoré umožnia najmä MSP získať prístup k elektronickým službám, ktoré boli primárne vyvinuté pre potreby verejnej správy. Zabezpečí sa tým efektívne využitie voľnej kapacity a rozširovanie prínosov riešení.

V rámci trendu znižovania nutnosti fyzického doručovania listových zásielok budú k dispozícii tiež riešenia pre elektronické doručovanie firmám a zákazníkom do elektronických dátových schránok s garanciou doručenia.

Zároveň pri definovaní jasných pravidiel je možné zdieľať PKI a AAA infraštruktúru s podnikateľmi, ktorí si tak dokážu efektívne vytvoriť bezpečné digitálne prostredie pre svoje podnikanie a služby zákazníkom.

Prístup k službám cloudu môže podnikateľom slúžiť na pohodlný rozbeh ich podnikania v digitálnej ekonomike, prípadne na zefektívnenie ich fungovania. Cloudové služby môžu tiež slúžiť na dočasné potreby vyššieho výpočtového výkonu napríklad v prípade snahy o nárazové spracovanie veľkého množstva dát.

Cieľom je tiež sprístupniť pre podnikateľov platformu pre tvorbu materiálov v rámci eLearningu s možnosťou vzdelávať svojich zamestnancov a učiť sa od top firiem v obore.

D. Podpora inovatívnych riešení MSP využívajúcich údaje a služby poskytované verejnou správou

Budú realizované projekty zamerané na priamu podporu MSP v oblastiach ako využívanie otvorených údajov verejnej správy pre poskytovanie lepších služieb, mobilný government, dátové analýzy a pod., ktoré sú vhodné pre riešenie prostredníctvom služieb MSP (napr. prostredníctvom inovatívnych voucherov).

Cieľové skupiny:	- Podnikatelia (najmä MSP)
Cieľové územia:	- NUTS 1
Prijímatelia:	- napr. rozpočtová organizácia, príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, ďalšie subjekty, ktoré sú zapísané v štatistickom registri organizácií sektora verejnej správy, obec, vyšší územný celok, akciová spoločnosť podľa zákona č. 513/1991 Z. z. (mimo schémy štátnej pomoci), združenie (zväz, spolok, spoločnosť, klub ai.) podľa zákona č. 83/1990 Z. z., záujmové združenie právnických osôb podľa zákona č. 40/1964 zb., združenie obcí podľa zákona č. 369/1990 Zb., iné subjekty zriadené zákonom, fyzické alebo právnické osoby oprávnené na podnikanie spĺňajúce definíciu MSP

2.7.3.3 Hlavné zásady výberu projektov

S cieľom zabezpečiť efektívne a transparentné čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ, alokovaných pre Prioritnú os 7 OPII budú sprostredkovateľským orgánom vypracované Výberové a hodnotiace kritériá pre výber projektov. Po vzore programového obdobia 2007 – 2013 budú tieto kritériá, ako aj ich prípadné aktualizácie, predmetom schvaľovania v Monitorovacom výbore pre OPII.

Vo vzťahu k podporovaným aktivitám OPII budú jednotliví prijímatelia stanovení buď vopred a písomnými vyzvaniami vzhľadom na ich jedinečné postavenie a funkcie (napr. na základe kompetencií vyplývajúcich im z osobitných predpisov a na základe schválenia Monitorovacím výborom) žiadaní o predkladanie projektových žiadostí alebo v prípade dopytových projektov určení výberom.

Vo vzťahu k písomným vyzvaniam budú zohľadnené najmä nasledujúce princípy:

- možnosť vyhlasovateľa vyzvania reagovať na prípadné potrebné zmeny vo vyhlásenom vyzvaní v súlade s princípmi transparentnosti, nediskriminácie a rovnakého prístupu;
- zabezpečenie kontinuálneho prístupu verejnosti k možnostiam financovania zo zdrojov EÚ v prípadoch aktivít, ktoré predpokladajú širší priestor konkurencie;
- nastavenie transparentných a objektívnych podmienok, ktorých overenie je potrebné pre financovanie národných projektov, spolu so zvýšením dôrazu na kvalitnú prípravu takýchto projektov;
- povinnosť prijímateľa vyčleniť 3 % oprávnených výdavkov projektu pre implementáciu štandardov riadenia informačno - technologických projektov, ktoré zabezpečia aktívnu participáciu na riadení projektov a komplexné riadenie budovania informačnej spoločnosti a publicity;
- štúdie realizovateľnosti budú predmetom posúdenia a schválenia zo strany Riadiaceho výboru;
- projekty budú riadené v súlade so štandardami riadenia informačno - technologických projektov;
- projekty budú predmetom posúdenia dvomi nezávislými hodnotiteľmi.

Pri výbere projektov bude hrať kľúčovú úlohu správne nastavený schvaľovací proces, s cieľom zabezpečenia transparentného a efektívneho výberového procesu zadefinovaním jasných a objektívnych kritérií výberu operácií umožňujúcich objektívne posúdiť a vyhodnotiť mieru prínosu projektu k naplneniu špecifických cieľov operačného programu:

- jasne definovaným formátom projektu;
- hodnotiace kritériá, ktoré budú schvaľované v závislosti od charakteru prioritnej osi/špecifického cieľa a budú zamerané na cielené posúdenie prínosu okruhu obsahovo podobných projektov k týmto cieľom;
- systémom opravných prostriedkov.

2.7.3.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.7.3.5 Plánované využitie veľkých projektov

V rámci investičnej priority 2b) Vývoj produktov a služieb IKT, elektronického obchodu a posilnenia dopytu po IKT sa neuvažuje o veľkých projektoch.

2.7.3.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

~~Tab. 59~~Tab. 60 Špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 2b), ŠC 7.2 Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Počet nových MSP využívajúcich zdieľané služby verejnej správy	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	6 000	SORO	Ročne počas trvania projektov
2.	Počet nových inovatívnych aplikácií nasadených MSP (open data, language resources, ...)	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	300	SORO	Ročne počas trvania projektov

2.7.4 INVESTIČNÁ PRIORITA 2c): Posilnenie aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronického vzdelávania, elektronickej inklúzie, elektronickej kultúry a elektronického zdravotníctva

2.7.4.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.3: ***Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov***

Opis východiskovej situácie

Zámerom špecifického cieľa je zlepšenie kvality, štandardu a dostupnosti elektronických služieb verejnej správy pre podnikateľov tak, aby sa výrazne zvýšila konkurencieschopnosť podnikateľského prostredia na Slovensku.

Na základe stratégie informatizácie verejnej správy sa v programovom období 2007 až 2013 elektronizuje vybraná skupina agend verejnej správy (Prioritná os číslo 1 Operačného programu Informatizácia spoločnosti). Nasadzovanie elektronických služieb pre podnikateľov v tomto období prebieha prostredníctvom implementácie informačných systémov verejnej správy:

- Z celkového počtu 224 úsekov verejnej správy bude 55 percent elektronizovaných;
- Zavedie sa približne 2000 elektronických služieb, okrem iného 6 základných služieb pre podnikateľov z celkového počtu 8 podľa benchmarku i2010[38].

Východiskovou situáciou budú fungujúce transakčné služby pre podnikateľov (úroveň 4), ktoré umožnia podávanie žiadostí a získavanie rozhodnutí elektronickým spôsobom. Pre jednoduchý prístup k týmto službám akceleruje rozvoj ústredného portálu verejnej správy. Pre asistované využívanie tohto portálu sa v 1200 lokalitách vybudujú integrované obslužné miesta.

Za základné oblasti pre ďalší rozvoj je možné považovať:

- Pokračovať v elektronizácii úsekov, ktoré neboli elektronizované;
- Zaviesť komplexné riešenie životných situácií z dôvodu časových úspor a zvýšenia komfortu pri používaní služieb;
- Využiť reformu procesov vo verejnej správe na posun elektronických služieb na proaktívnu úroveň;
- Výrazne inovovať elektronické služby – elektronizovaná agenda a transakčné služby, ktoré vzniknú v rámci OP IS je možné považovať za solídny základ, ktorý však nestíha za súčasnými trendmi v informačných technológiách (mobilita, interaktivita, využívanie dát).

VÝSLEDKY

Vďaka rozvoju elektronických služieb dosiahneme:

- Používanie služieb eGovernmentu sa stane neoddeliteľnou súčasťou úspešného podnikania;
- Nárast konkurencieschopnosti podnikateľského prostredia – komunikácia s verejnou správou bude jednoduchšia, komfortnejšia a transparentnejšia;
- Výrazné zvýšenie inovačného potenciálu digitálnej ekonomiky vďaka vyvolanému dopytu po moderných riešeniach.

~~Tab. 60~~Tab. 61 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.3

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Celková spokojnosť podnikateľov so službami eGovernmentu	index	*Menej rozvinuté regióny*	64,2	2012	74	SORO	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.4: ***Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov***

Opis východiskovej situácie

Zámerom špecifického cieľa je zlepšenie kvality, štandardu a dostupnosti elektronických služieb verejnej správy pre občanov.

Východisková situácia je obdobná ako pre služby podnikateľom uvedené v špecifickom cieli 7.3. Projekty boli realizované spoločne pre občanov a podnikateľov. Pre účely identifikácie a autentifikácie budú občanom postupne vydávané elektronické občianske preukazy eID. Z celkového počtu 12

[38] http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=6537

základných služieb pre občanov podľa benchmarku i2010[39] bude elektronizovaných 9 služieb. V období 2014 až 2020 je možné oblasti ďalšieho rozvoja služieb pre občanov a podnikateľov považovať za rovnaké.

Zatiaľ, čo vo svete je transformácia miest a regiónov na inteligentné samosprávy[40] (a to nielen v zmysle zavádzania digitálnych technológií) už niekoľko rokov významnou témou, na Slovensku sa len postupne dostáva do popredia. S cieľom prekonať počiatočné problémy je dôležité aj pomocou projektov preukázať benefity zo zavádzania inteligentných riešení, ktoré napomôžu premene slovenských miest a regiónov na trvaloudržateľné miesta pre život občanov. Na tieto projekty vzhľadom na ich charakter sa nebude aplikovať koordinačný mechanizmus medzi OPII a OP EVS (príloha č. 3).

VÝSLEDKY

Vďaka rozvoju elektronických služieb dosiahneme:

- Používanie služieb eGovernmentu sa stane všeobecným štandardom za celkovej vysokej spokojnosti s kvalitou služieb;
- Zvýšenie kvality života občanov ~~—~~ zvýši sa kvalita života v mestách a regiónoch, výrazne sa zredukuje čas potrebný na riešenie životných situácií s verejnou správou a zvýšia sa možnosti participácie na správe vecí verejných;
- Zvýšenie otvorenosti verejnej správy pre občanov.

~~Tab. 61~~Tab. 62 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.4

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Celková spokojnosť občanov so službami eGovernmentu	index	*Menej rozvinuté regióny*	59,9	2012	73	SORO	Ročne
2.	Celkové používanie služieb eGovernmentu občanmi	%	*Menej rozvinuté regióny*	42,2	2012	74	Eurostat	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.5: ***Zlepšenie celkovej dostupnosti dát vo verejnej správe s dôrazom na otvorené údaje***

Opis východiskovej situácie

Na Slovensku momentálne prebieha posun v politike zverejňovania informácii verejnej správy od pasívnej smerom k proaktívnej, založenej na princípoch otvorených dát. Z pohľadov publikovania dát, možností využívania a spôsobu prístupu k dátam patrí Slovensko medzi začiatočníkov. V pilotnom katalógu momentálne zverejnilo 11 inštitúcií spolu približne 200 datasetov a zámerom je, aby sa tento počet v ďalšom období výrazne zvýšil. Pilotné riešenie má len obmedzenú aplikačnú a prezentačnú funkcionalitu a participácia vývojárskej komunity je nízka. V rámci programového obdobia 2007- 2013 sa dá očakávať mierne vylepšenie tohto systému. Postupuje sa tak podľa odporúčaní EK a začína sa malými iniciatívami, ktoré umožnia experimentovanie a rýchlo prinesú prvotné výsledky.

Komplexné riešenie otvorených dát prináša až OPII. Prebiehajúce iniciatívy sa skonsolidujú so zámerom postupného zavedenia rutinného používania otvorených dát vo verejnej správe. Cieľom je, aby jednotlivé inštitúcie verejnej správy zverejňovali údaje, ktoré súvisia s výkonom ich agendy vo forme otvorených dát s vysokým potenciálom pre znovupoužitie. Znovupoužiteľnosť možno podporiť zavedením otvoreného formátu dát, aplikovaním štandardu pre linked dáta a vytvorením metadát podľa interoperabilného štandardu. Výnimku z pravidla o zverejňovaní dát budú predstavovať

[39] http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=6537

[40] Uznesenie vlády SR č. 322/2018 k návrhu Mechanizmu pilotnej schémy pre mestá a obce v oblasti Smart Cities financovaných z prostriedkov EŠIF a nástrojov podpory Európskej únie vrátane návratných foriem financovania

utajované skutočnosti, osobné a citlivé údaje. Príčinou nízkeho počtu zverejnených datasetov v pomere k informáciám, ktorými verejná správa disponuje, je najmä chýbajúce efektívne zabezpečenie mechanizmov zdieľania, integrácie, riadenia kvality údajov a využitie centrálnej platformy integrácie údajov.

K dátam vo verejnej správe bude pristupované ako ku vzácnym zdrojom a ich zverejňovanie umožní nájsť ich optimálne použitie. Okrem prezentácie a získaniu prístupu k dátam prostredníctvom rozhraní je dôležitá samotná práca s dátami, ich výmena, interpretácia a tvorba nových dát. Otvorené dáta z verejnej správy budú k dispozícii verejnosti a súkromnému sektoru.

VÝSLEDKY

- Vďaka využívaniu otvorených dát sa výrazne zvýši miera transparentnosti verejnej správy, čím vznikne pozitívny dosah na jej efektivitu;
- Na Slovensku vznikne dostatočne silné odvetvie pracujúce s otvorenými dátami, pričom vzniknú kompetencie v progresívnych oblastiach informačných technológií, ako sú dátové analýzy;
- Inovatívne použitie otvorených dát vygeneruje pridanú hodnotu pre používateľov, ktorá sa premietne do ekonomického dopadu.

~~Tab. 62~~Tab. 63 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.5

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Počet stiahnutí otvorených dát	počet	Menej rozvinuté regióny	5 000	2013	950 000	SORO	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.6: ***Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu***

Opis východiskovej situácie

Predpokladom zapojenia znevýhodnenej populácie[41] prostredníctvom eInklúzie je na jednej strane vzdelanie občanov v zručnostiach používania nových technológii ako inteligentné telefóny, a na strane druhej dostatočná ponuka služieb pre zapojenie sa do diania v digitálnom svete. Napriek všetkým doterajším snahám pretrvávajú na Slovensku v súčasnosti skupiny, ktoré nemôžu využívať výhody informačnej spoločnosti. Dôvodom je, že znevýhodnení občania:

- nie sú dostatočne vzdelaní a kompetentní používať nové technológie;
- nemajú dostatočné finančné zdroje na zaobstaranie a používanie technologických vymožeností;
- nevidia uspokojivé výhody a zmysel v zapojení sa do digitálneho sveta.

Takáto skupina ľudí si znižuje svoje šance nájsť si prácu a zúčastňovať sa na spoločenskom a verejnom živote. Taktiež prichádza o prístup k veľkému množstvu informácii prístupných na internete a tým pádom sa nedokáže adekvátne rozhodovať a utvoriť si názor. Navyše títo občania nemôžu využívať služby eCommerce, eBusiness a eGovernment z pohodlia domova a sú odkázaní na inštitúcie a firmy nachádzajúce sa v blízkosti ich bydliska alebo na dlhé cestovanie, ktoré si tiež často nedokážu dovoliť alebo nemôžu absolvovať. V mnohých situáciách by práve táto skupina občanov dokázala najviac oceniť výhody informačnej spoločnosti.

V rámci špecifického cieľa sa nadväzuje na iniciatívu inkluzívneho eGovernmentu, v ktorom nik nesmie zaostávať. Každý má mať prístup k výhodám eGovernmentu, aj keď nedisponuje najmodernejšími informačnými a komunikačnými technológiami, alebo ich nevie dostatočne využívať. Aplikovaním týchto princípov výrazne znížime digitálnu priepasť a elektronickými prostriedkami zapojíme znevýhodnených občanov do diania vo verejnej správe a digitálneho trhu. Snahou bude tiež

[41] Znevýhodnenú skupinu občanov tvoria z veľkej časti ľudia vo veku od 55 do 74 rokov, ľudia s nízkymi príjmami, nezamestnaní a ľudia s nižším vzdelaním alebo postihnutím.

predĺžiť obdobie, počas ktorého môže človek žiť autonómne v preferovanom prostredí, v ktorom sa cíti sebaisto, bezpečne a dostatočne mobilne. Tento zámer možno dosiahnuť technológiami asistovaného života a telemedicíny, ktoré majú ambíciu efektívne využívať zdroje v starnúcich populáciách.

VÝSLEDKY

Znevýhodnené skupiny:

- Zvýšenie využívania nástrojov pre podporu asistovaného života;
- Zvýšenie dostupnosti vzdelávacích materiálov a digitálneho obsahu vo vhodnom formáte;
- Zvýšenie intenzity využívania služieb a vzdelávania sa v digitálnom prostredí;
- Zvýšenie aktívneho zapojenia do ekonomického a sociálneho diania v svojom okolí.

~~Tab. 63~~Tab. 64 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.6

ID	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Percento znevýhodnených jednotlivcov používajúcich internet	%	Menej rozvinuté regióny	52,8	2012	70	Eurostat	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.7: ***Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami***

Opis východiskovej situácie

V období 2007 až 2013 bola informatizácia verejnej správy takmer výlučne zameraná na služby občanom a podnikateľom a elektronizáciu príslušnej agendy a jej procesov. Efektivitu fungovania verejnej správy však výrazne ovplyvňuje aj spôsob vykonávania podporných činností. Tie z pohľadu informatizácie ostávali nepovšimnuté. Výsledkom je, že každá inštitúcia si rieši podporné činnosti vlastným spôsobom, vyskytujú sa časté duplicity a neexistuje konzistencia. Vzniká tak úzke hrdlo a pre ďalšiu modernizáciu verejnej správy je potrebné jeho odstránenie systematickým úsilím.

Z pohľadu agendových informačných systémov verejnej správy je situácia lepšia. Väčšina agend bude do roku 2015 elektronizovaná na úrovni evidencie s dôrazom na možnosť transakčnej elektronickej komunikácie. Agendové informačné systémy verejnej správy vo väčšine prípadov obsahujú istý spôsob reportovacích nástrojov, ich reálne používanie však nie je systematické a nezhromažďuje patričné znalosti. Podobná situácia je v oblasti procesnej integrácie.

Reforma verejnej správy patrí medzi najvýznamnejšie štrukturálne reformy, ktoré na Slovensku prebiehajú. Samotnému rámcu reformy, príslušnej organizačnej, kompetenčnej a procesnej zmene a následným legislatívnym požiadavkám sa venuje samostatný operačný program Efektívna verejná správa v gescii Ministerstva vnútra SR.

Hlavný zámer tohto špecifického cieľa je podporiť túto reformu modernými informačnými technológiami a zároveň umožniť implementáciu najlepších skúsenosti v tejto oblasti. Zavádzanie systémov s optimalizovanými workflow a elektronizovanými úlohami, analytických systémov, systémov pre zdieľanie znalostí, systémov pre manažment kvality a podporných informačných systémov v cloude ako Software as a Service, bude koordinované s ostatnými aktivitami reformy. Časť projektov v rámci tohto špecifického cieľa tak bude priamo implementovať podporu reforme verejnej správy.

VÝSLEDKY

- Do kontaktu a procesu obsluhy občanov budú nasadené moderné IKT riešenia;
- Zvýši sa spokojnosť občanov s fungovaním verejnej správy;
- Znížia sa vynakladané zdroje občanov, podnikateľov a verejnej správy;
- Zvýši sa efektivita zamestnancov verejnej správy;
- Zvýši sa rýchlosť prijatia rozhodnutia pre konania;

- Zoptimalizuje sa vykonávanie podporných činností verejnej správy;
- Štandardizované podporné procesy a back-office verejnej správy bude možné optimálne podporiť centrálnymi informačnými systémami nasadenými v cloude;
- Zvýši sa využívanie dát v procesoch a pri tvorbe politík.

~~Tab. 64~~Tab. 65 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.7

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategóri a regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Priemerná doba vybavenia podania v rozhodovacej činnosti	%	Menej rozvinuté regióny	100	2013	70	SORO	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.8: ***Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu***

Opis východiskovej situácie

K problematickejším aspektom informatizácie na Slovensku patrí oblasť IKT infraštruktúry, ktorú si doteraz každá inštitúcia budovala svojim spôsobom. Prevádzkové náklady informačných systémov verejnej správy vytvárajú tlak na rozpočet a je potrebné riešiť tento problém systematicky. Cieľom je, aby sa IKT infraštruktúra verejnej správy transformovala do podoby zdieľaných služieb na všetkých úrovniach.

Ide o zásadnú koncepčnú zmenu v spôsobe fungovania prevádzky IKT infraštruktúry verejnej správy. Základnou charakteristikou bude budovanie eGovernment cloudu formou privátneho cloudu, založeného na vybraných inštitúciách verejnej správy so skúsenosťami a istou úrovňou dátových centier.

Zámerom je taktiež poskytovať všetky formy cloudových služieb – infraštruktúra, platforma a softvér formou služby, pričom pre zjednodušenie využívania týchto služieb ich budú mať používatelia k dispozícii vo forme katalógu služieb. Pôjde aj o služby ako centrálne verejné obstarávanie, či správa informačných technológií (PC, tlačiarne, mail, prístup na internet a podobne).

Informačné systémy, ktoré vzniknú v rámci nových projektov budú realizované v rámci platformy eGovernment cloudu (pravidlo cloud only). Vecnú pôsobnosť eGovernment cloudu možno nájsť v Strategickom dokumente pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) v kapitole 7.4.3.[42]

VÝSLEDKY

- Zvýšenie efektivity vynaložených zdrojov (čas a financie) verejnej správy na obstarávanie, nasadzovanie a prevádzku IKT riešení – zámerom je znížiť celkové náklady na vlastníctvo ISVS minimálne o 10 percent oproti súčasnej východiskovej hodnote. V prípade, že by aktivity neboli realizované, bez intervencie by sa náklady navýšili aspoň o 50 %;
- Zvýšenie akceptácie cloudových riešení verejným a privátnym sektorom;
- Zníženie spotreby elektrickej energie a emisií CO2 dátových centier nasadzovaním zelených informačných a komunikačných technológií.

~~Tab. 65~~Tab. 66 Špecifické ukazovatele výsledku programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.8

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Celkové náklady na vlastníctvo ISVS	%	Menej rozvinuté regióny	100	2013	90	SORO	Ročne

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.9: ***Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti***

[42] http://informatizacia.sk/strategicky-dokument/16604s

Opis východiskovej situácie

Základný rámec informačnej bezpečnosti Slovenskej republiky tvorí dokument „Národná stratégia pre informačnú bezpečnosť v SR“[43]. V podmienkach digitálneho a kybernetického priestoru SR sú zavádzané opatrenia najmä proti úniku informácií a ich neoprávnenému použitiu, narušeniu integrity údajov, porušeniu práv občanov na ochranu osobných údajov, a na ochranu pred poškodzovaním a zneužívaním informačných a komunikačných systémov, ako aj opatrenia na presadzovanie príslušných právnych noriem Slovenska a EÚ.

Informačná a kybernetická bezpečnosť je dynamicky sa vyvíjajúcim odvetvím, ktoré musí neustále reagovať na nové výzvy. V súvislosti s narastajúcou občianskou aj podnikateľskou aktivitou v digitálnom priestore bude nutné postupovať s ohľadom na opatrenia obsiahnuté v Stratégii kybernetickej bezpečnosti EÚ prezentovanej vo februári 2013. Informačné systémy a siete vyvíjané alebo aktualizované v nasledujúcom období budú posudzované z pohľadu naplnenia zadefinovaných bezpečnostných cieľov a súladu s existujúcou aj budúcou legislatívou. Budú sa implementovať a vylepšovať opatrenia na riadenie bezpečnostných rizík, predovšetkým pre systémy verejnej správy patriace do kritickej infraštruktúry. Zvýši sa transparentnosť informovania o bezpečnostných incidentoch jednotlivcov, ktorých osobné údaje boli stratené, ukradnuté alebo pozmenené. Celkovo sa zvýši dôvera v digitálny priestor a povedomie o spôsobe riešenia kybernetických útokov. Prispeje k tomu tiež nasadenie platformy pre zber údajov a opatrení a pre posielanie výstrah súvisiacich s kybernetickou bezpečnosťou. Táto platforma bude interoperabilná s európskym riešením a napojená na Európske centrum pre kybernetický zločin.

VÝSLEDKY

- Zníženie finančných dopadov a dopadov na činnosť firiem a verejnej správy pri bezpečnostných incidentoch;
- Zvýšenie vyspelosti trhu s bezpečnostnými riešeniami zvýšením výdavkov na bezpečnosť privátneho aj verejného sektora;
- Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti a aplikovanie najnovších poznatkov v európskom priestore;
- Zvýšenie miery inovácie v oblasti bezpečnostných opatrení;
- Zvýšenie dôvery občanov a podnikateľov v digitálny priestor;
- Zvýšenie transparentnosti pri riešení bezpečnostných incidentov a kybernetických útokov.

~~Tab. 66~~Tab. 67 Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.9

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Pomer webových aplikácií verejnej správy bez kritických bezpečnostných nedostatkov na celkovej vzorke webových aplikácií verejnej správy	%	Menej rozvinuté regióny	4%	2014	40%	CSIRT.SK	Ročne

2.7.4.2 Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 2c) bude napĺňaná prostredníctvom aktivít:

ŠC 7.3, 7.4

A. Kompozícia elektronických služieb do zjednodušených životných situácií:
   - Analýza vhodných životných situácií, ktoré majú byť komplexne poskytované elektronicky
   - Implementácia riešení zjednodušených životných situácií

B. Zavedenie inovatívnych elektronických služieb VS pre občanov a podnikateľov:

[43] http://www.informatizacia.sk/narodna-strategia-pre-ib/6783s

- Analýza oblastí vhodných pre inovácie a proaktivitu
- Implementácia proaktívnych elektronických služieb a riešení
- Implementácia služieb s vysokou pridanou hodnotou, vrátane aktivít smerujúcich k podpore kreatívneho priemyslu a sprístupňovania digitálnych rozmnožením predmetov kultúrneho dedičstva
- Implementácia služieb spojených s investičnými príležitosťami

C. Zavedenie služieb a aplikácií pre mobilný government:
- Analýza oblastí vhodných pre mobilné aplikácie a služby
- Vytvorenie platformy pre tvorbu mobilných služieb a aplikácií
- Implementácia mobilných služieb a aplikácií
- Zavedenie mobilnej identity

D. Riešenie cezhraničnej kompatibility:
- Implementácia riešení cezhraničných životných situácií
- Implementovanie akceptácie identít z EÚ do identifikovaných systémov a služieb

E. Podpora budovania inteligentných miest a regiónov:
- Analýza zavedenia vhodných IKT riešení pre budovanie inteligentného mesta a regiónu
- Implementácia informačných systémov inteligentného mesta a regiónu

ŠC 7.5

E.F. Vytvorenie koncepcie pre vytváranie a využívanie otvorených dát:
- Návrh konceptu a pravidiel pre používanie otvorených dát
- Podpora rozvoja komunity pracujúcej s otvorenými dátami

F.G. Rozvoj centrálnej platformy pre zdieľanie, integráciu a riadenie kvality údajov s dôrazom na otvorené dáta

G.H. Implementácia nástrojov pre zdieľanie, integráciu a riadenie kvality dát s dôrazom na otvorené dáta:
- Identifikácia zdrojov otvorených dát a ich kvality
- Automatizácia procesov tvorby, zdieľania, integrácie a riadenia kvality dát s dôrazom na otvorené dáta
- Implementácia informačných systémov schopných generovať a zdieľať, integrovať a riadiť kvalitu dát s dôrazom na otvorené dáta
- Nasadenie korekčných a analytických nástrojov pre správne zverejňovanie dát
- Implementácia rozhraní pre zdieľanie, integráciu a sprístupnenie dát

ŠC 7.6

H.I Rozvoj digitálnych zručností, zjednodušeného prístupu k internetu a k informáciám a službám VS ako aj rozvoj participácie na digitálnom trhu pre znevýhodnené skupiny:
- Analýza možných úprav existujúceho prostredia, obsahu a služieb
- Implementácia jednoduchších služieb pre znevýhodnené skupiny a odstránenie bariér ich využívania a dostupnosti

I.J. Zavedenie nástrojov pre podporu asistovaného života a telemedicíny:
- Vybavenie domova občanov nástrojmi asistovaného života
- Vybavenie domova občanov nástrojmi telemedicíny

ŠC 7.7

J.K. Modernizácia fungovania VS pri výkone agendy prostredníctvom IKT:
- Vybavenie klientskych centier IKT
- Implementácia systému pre realizáciu procesov obsluhy občanov a manažment elektronických úloh vo VS
- Implementácia optimalizovaných procesov na úsekoch výkonu správy
- Podpora manažmentu kvality VS
- Dátová integrácia informačných systémov VS

K.L. Optimalizácia podporných a administratívnych činností prostredníctvom IKT:
- Nasadenie konsolidovaných podporných a administratívnych informačných systémov verejnej správy (formou SaaS)

L.M. Podpora využívania znalostí vo VS:
- Implementácia analytických informačných systémov

- Implementácia systémov pre tvorbu a zdieľanie znalostí
- Podpora eLearningu pre zamestnancov VS

ŠC 7.8

~~M.~~N. Vytvorenie koncepcie na realizáciu a prevádzku eGovernment cloudu:
- Návrh štandardov, legislatívy, finančného modelu, zodpovedností a pravidiel
- Klasifikácia dát vo VS a návrh úrovní kvality cloudových služieb
- Zriadenie riadiaceho orgánu pre cloudové služby
- Vytvorenie systému (katalógu) pre poskytovanie cloudových služieb

~~N.~~O. Zriadenie prevádzkovateľov cloudových služieb:
- Vybudovanie IKT infraštruktúry v dátovom centre
- Nasadenie cloudových služieb IaaS a PaaS
- Riešenie bezpečnostných opatrení pre cloudové služby
- Implementácia podporných systémov na zabezpečenie prevádzky podpory cloudového prostredia

~~O.~~P. Prechod prevádzky informačných systémov VS do eGovernment cloudu:
- Analýza možností migrácie do eGovernment cloudu pre inštitúcie VS
- Migrácia informačných systémov VS do eGovernment cloudu
- Zabezpečenie využívania cloudových služieb

ŠC 7.9

~~P.~~Q. Zabezpečenie komplexnej kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti:
- Vytvorenie nástrojov na rozpoznanie, monitorovanie a riadenie bezpečnostných incidentov
- Zabezpečenie kritickej infraštruktúry
- Zavádzanie európskej stratégie pre kybernetickú bezpečnosť
- Zvýšenie celkového povedomia (awareness) o bezpečnosti v kybernetickom priestore a zabezpečenie základnej úrovne vzdelania v kybernetickej bezpečnosti pre zamestnancov VS

A. Kompozícia elektronických služieb do zjednodušených životných situácií

Pohodlnejšie používanie eGovernmentu sa docieli identifikovaním vhodných životných situácií, ktoré bude môcť občan vybaviť elektronicky. Cieľom je zjednodušiť vybavenie situácie a zautomatizovať procesy obsluhy občana a podnikateľa. Životné situácie budú z pohľadu občana implementované prepojením eGov služieb z jedného alebo viacerých úsekov VS. Komunikácia bude prebiehať interaktívnou formou a občan bude podávať len nové informácie.

B. Zavedenie inovatívnych elektronických služieb verejnej správy pre občanov a podnikateľov

Identifikujú sa služby s pridanou hodnotou založené na nových dostupných dátach v oblastiach, ako napr. zdravie, zvyšovanie transparentnosti, sociálna starostlivosť, vzdelávanie, zamestnanosť, doprava, bezpečnosť, podpora podnikateľského prostredia a pod. Vykoná sa analýza vhodných eGov služieb, ktoré má zmysel posunúť na proaktívnu úroveň. Na strane informačných systémov VS bude realizovaný redizajn služieb s ohľadom na vhodnú úroveň proaktivity. Riešená bude aj oblasť výstrah a varovaní občanov. Vybrané inštitúcie VS budú sledovať faktory ovplyvňujúce život v jednotlivých lokalitách a sprístupňovať takéto informácie vo forme výstrah a varovaní. Zrealizuje sa automatizácia procesov zberu údajov a vznikne jednotný systém pre komunikáciu takýchto správ. Inštitúcie VS budú zavádzať služby postavené na interpretácii priestorových informácií, čím sa otvoria nové možnosti pre inovácie a zjednodušenie života občanov a podnikania.

C. Zavedenie služieb a aplikácií pre mobilný government

Inteligentné mobilné zariadenia majú už v súčasnosti dostatočný výkon pre náročné úlohy a sú vhodné na prácu s cloudovými aplikáciami. Prvoradé je určenie životných situácií, pre ktoré je vhodné použiť interakciu s občanom cez mobilné zariadenie. Ďalej sa vytvorí platforma pre tvorbu a nasadzovanie mobilných aplikácií a služieb. Pri tvorbe služieb pre mobilný government pôjde o zmenu používateľského rozhrania s ohľadom na možnosti mobilných zariadení. Mobilné služby a aplikácie budú podporovať tvorbu obsahu a využívanie určovania polohy, zavedie sa interaktívna komunikácia s

VS, čím sa výrazne zlepší spôsob udeľovania súhlasov zo strany občana a zavedú sa mobilné platby za služby VS. Umožní sa, aby mobilné zariadenie mohlo byť použité ako identifikačný a autentifikačný prostriedok v eGovernmente.

D. Riešenie cezhraničnej kompatibility

Pri implementácii služieb sa zohľadní potreba cezhraničnej interoperability, aby vybrané služby boli prístupné pre obyvateľov EÚ. Pri ich implementácii bude kladený dôraz na prekonávanie koncepčných, ekonomických, legislatívnych, technologických a sémantických bariér. Cezhraničné poskytovanie služieb elektronickej VS bude založené na interoperabilnej identifikácii a autentifikácii.

E. Podpora budovania inteligentných miest a regiónov

Budovanie komplexných IKT platforiem v rámci miest predstavujúcich prepojenie jednotlivých mestských informačných systémov na rôznych úrovniach, vrátane externých integrácií a vrátane senzorov a zariadení potrebných pre získavanie a poskytovanie dát. Vytvorenie ďalších aplikácií a elektronických služieb pre občanov a podnikateľov využívajúcich dáta, ktoré mesto, resp. jednotlivé mestské systémy produkujú a vytvorenie podmienok pre tvorbu takýchto aplikácií.

~~E.~~F. Vytvorenie koncepcie pre vytváranie a využívanie otvorených dát

Prvým krokom v oblasti otvorených dát bude vytvorenie presného konceptu pre ich používanie vo VS, ktorý bude pozostávať z klasifikácie dát verejnej správy, ich analýzy a návrhu možností pre využívanie a tvorbu tak, aby sa postupovalo od dát s najvyšším potenciálom. Zadefinuje sa spôsob nasadenia do procesov a systémov inštitúcií verejnej správy, a následne sa zavedú štandardy, pravidlá a licenčné politiky.

~~F.~~G. Rozvoj centrálnej platformy pre zdieľanie, integráciu a riadenie kvality s dôrazom na otvorené dáta

Vytvorí sa jednotná centrálna platforma, kde bude k dispozícii katalóg pre všetky otvorené dáta. Táto platforma bude obsahovať rozhrania pre prístup k dátam a možnosť ukladania dát. Inštitúcie, ktoré budú dáta ukladať centrálne, získajú nástroje pre prácu s nimi. Pre používateľov tak bude existovať štandardizovaný postup, ako zverejňovať spôsob prístupu k otvoreným dátam, vrátane ich dátového modelu.

~~G.~~H. Implementácia opatrení a nástrojov pre vytváranie, zdieľanie, integráciu a riadenie kvality dát s dôrazom na otvorené dáta

V rámci inštitúcií VS sa prevedie analýza systémov na procesnej, aplikačnej a technologickej úrovni, s cieľom identifikovať, ktoré dáta bude možné vytvárať a ako to zabezpečiť. Určia sa zdroje dát, ktoré je možné alebo by bolo vhodné vytvárať. Zároveň sa identifikuje kvalita, v akej sa dátové zdroje nachádzajú a tiež ich priorita z pohľadu využiteľnosti. Informačné systémy VS budú budované a modifikované tak, aby boli pripravené na otvorené dáta a zverejňovali informácie o svojich dátach do centrálnej platformy a zároveň poskytovali obsah. Do procesu vytvárania otvorených dát budú nasadené korekčné a analytické nástroje, s cieľom zaručiť správne publikovanie dát. Zabezpečí sa dostatočná miera kvality existujúcich dát konsolidáciou dátových zdrojov. Zároveň sa implementujú rozhrania, ktoré sprístupnia dáta pre automatizované použitie.

~~H.~~I. Rozvoj digitálnych zručností, zjednodušeného prístupu k internetu a k informáciám a službám VS pre znevýhodnené skupiny

V rámci aktivít sa bude monitorovať a analyzovať situácia v oblasti prístupnosti webového prostredia VS, a to najmä za účelom jej zlepšovania a zosúladenia v rámci štandardov WCAG 2o.0. Identifikujú sa služby, ktoré bude vhodné implementovať podľa konceptu „Dizajn pre všetkých“. Tento koncept aplikuje princípy a nástroje na vytvorenie univerzálneho dizajnu, ktorý dokáže adresovať celý rozsah ľudských schopností, požiadaviek a preferencií. Následne budú tieto služby prispôsobené, aby spĺňali stanovené požiadavky. Pre jednotlivé kategórie znevýhodnených skupín sa tiež identifikujú vhodné platformy asistovaných sociálnych sietí pre zdieľanie problémov a pre hľadanie návodov ako sa aktívne zapojiť do spoločenského a ekonomického diania.

Využívanie zjednodušených služieb je ovplyvnené tak digitálnymi zručnosťami ako aj prostredím znevýhodnených skupín. Pre tento účel budú podporené cieľové skupiny prostredníctvom zavádzania udržateľných modelov asistencie, pomoci a dostupnosti infraštruktúry za účelom nárastu benefitov plynúcich z participácie na digitálnom trhu.

~~I.~~J. *Zavedenie nástrojov pre podporu asistovaného života a telemedicíny*

Vyvinú sa nástroje, ktoré zapoja znevýhodnené skupiny, príp. aj ich opatrovateľov do spoločenského a pracovného života. Vytvoria sa podmienky pre poskytovanie služieb asistovaného života. Prostredníctvom nasadenia služieb telemedicíny možno časť zdravotnej starostlivosti poskytovať na diaľku v domácom prostredí, hlavne monitorovanie pacientov s chronickými ochoreniami. Zavedú sa služby telemedicíny, ktoré budú integrované do procesov zdravotnej starostlivosti.

~~J.~~K. *Modernizácia fungovania VS pri výkone agendy prostredníctvom IKT*

V rámci aktivity sa zrealizuje podpora IKT pre reformu VS. Klientske centrá s kvalifikovaným personálom, budú vybavené IKT pre obsluhu zákazníkov a prístup k vzdialeným systémom a databázam. Informačné systémy nasadené v centrách budú implementovať jednotný spôsob obsluhy pre služby VS. Cieľom je, aby v mieste asistovaných služieb bolo možné vybaviť každý problém súvisiaci s VS.

Na riadenie obsluhy zákazníkov budú nasadené moderné IKT, ako vyvolávací systém a centralizovaný systém pre manažment vzťahov s občanmi. Ten ponúkne štandardizované procesy obsluhy občana pre každú životnú situáciu. Počas samotnej obsluhy sa bude podľa potreby automaticky komunikovať s agendovými informačnými systémami VS a generovať elektronické úlohy pre pracovníkov vykonávajúcich na pozadí vecnú agendu.

Aby bolo možné efektívne realizovať konania, ktoré boli zadané v procesoch obsluhy na front office (mieste obsluhy), bude potrebná štandardizácia úloh vo VS. Aby bolo možné takéto úlohy efektívne manažovať, zavedú sa procesné mapy pre každú agendu. Informačné systémy VS budú upravené, aby takýto beh procesov umožnili.

Implementujú sa taktiež informačné systémy pre podporu manažmentu kvality VS. Elektronizácia úloh umožní získať prehľad o vykonaných aktivitách v rámci konaní VS a možnosti pre sledovanie výkonnostných ukazovateľov pre ekonomické a procesné oblasti. Aby bolo možné efektívne vybavovať súvisiace agendy zastrešujú rôzne odbornosti, bude nutná dátová integrácia informačných systémov VS.

~~K.~~L. *Optimalizácia podporných a administratívnych činností prostredníctvom IKT*

V rámci reformy VS dôjde aj k centralizácií podporných procesov a operácii. V rámci organizácií VS budú vznikať špecializované organizačné jednotky zamerané na konkrétnu kompetenciu metodicko-procesnej podpory vybavené informačnými nástrojmi pre riešenie požiadaviek. Zavedú sa konsolidované informačné systémy pre riešenie podporných a administratívnych činností, ktoré budú poskytované záujemcom vo VS formou *Software-as-a-service*.

~~L.~~M. *Podpora využívania znalostí vo VS*

Budú sa implementovať systémy, ktoré umožnia komplexnú prácu s informáciami a množstvom dát najmä v oblasti odhaľovania podvodov, rizikových analýz a simulácie dopadov politík. Všetky vygenerované znalosti vo VS budú prístupné na zdieľanie – vybuduje sa kolaboračná platforma na výmenu znalostí. Zvyšovanie kompetencií VS sa dosiahne tiež prostredníctvom vybudovania centrálneho eLearningového nástroja.

~~M.~~N. *Vytvorenie koncepcie na realizáciu a prevádzku eGovernment cloudu*

Vypracuje sa stratégia, ktorá definuje konkrétne aktivity vedúce k možnosti poskytovania cloud služieb vo VS. Vykoná sa úprava legislatívy a definujú sa jednotlivé role a zodpovednosti. Ďalším

krokom je návrh štandardov a pravidiel poskytovania služieb: vlastnosti poskytovaných služieb; podmienky poskytovania služieb; spôsob vymáhania práv a povinností a pod.

Vypracuje sa procesný model fungovania cloud služieb a kompetenčne sa zabezpečí dohľad nad používaním cloudových služieb. Zámerom tiež je, aby vznikla štandardizovaná klasifikácia služieb podľa úrovne kvality a úrovne bezpečnosti. Jednotlivé informačné systémy VS budú klásť rôzne požiadavky na kvalitu služieb a úroveň zabezpečenia. Klasifikácia dát informačných systémov VS sa prevedie z pohľadu ich citlivosti a kritickosti.

V rámci aktivity bude pridelená rola Riadiaceho orgánu pre cloudové služby, ktorého úlohou bude udržiavanie vzťahu medzi Prevádzkovateľom a Používateľom cloudových služieb. Bude mať nástroje na monitorovanie využívania cloudových služieb, ich výkonu, ako aj na riadenie dodávok.

Vytvorí sa tiež katalóg dostupných služieb, ktorý bude slúžiť na získanie prístupu k službám a umožní minimálne: oboznámenie sa s ponukou služieb, objedávanie služieb, nahlasovanie problémov, sledovanie množstva spotrebovaných zdrojov, riešenie úhrad za spotrebované zdroje. Vypracuje sa jednotný systém na monitorovanie infraštruktúry, dostupnosti a aplikačného výkonu služieb a jednotlivých IS v cloudovom prostredí, ktorý umožní nahlasovanie incidentov, problémov a zmien.

~~N.~~O. *Zriadenie prevádzkovateľov cloudových služieb*

Do podoby prevádzkovateľov eGovernment cloudových služieb sa transformujú vybrané inštitúcie VS. Prevádzkovatelia cloudových služieb vybudujú datacentrá, vytvoria infraštruktúru a zdroje, aby mohli poskytovať a prevádzkovať cloudové služby.

Zároveň sa nastavia pravidlá pre koordináciu nárastu výpočtových kapacít u jednotlivých prevádzkovateľov, riadenie záťaže medzi nimi a celkový manažment medzi dopytom a ponukou po službách infraštruktúry.

Na základe klasifikácie dát informačných systémov VS sa navrhnú druhy bezpečnostných úložísk a bezpečnostné požiadavky, ktoré musia takéto úložiská spĺňať.

~~O.~~P. *Prechod prevádzky informačných systémov verejnej správy do eGovernment cloudu*

Jednotlivé informačné systémy VS budú migrovať do eGovernment cloudu. V prípadoch, keď to bude organizačne možné a ekonomicky výhodné, zabezpečí sa konsolidácia a znovu použiteľnosť infraštruktúry povinných osôb v dátových centrách prevádzkovateľov eGovernment cloudových služieb. Ako ďalší zo spôsobov znižovania nákladov na prevádzku IKT sa podporí virtualizácia pracovných plôch a zavádzanie jednoduchých terminálov a klientov, namiesto PC.

Dohľad nad využívaním cloudových služieb sa zabezpečí kompetenčne – priradí sa rola cloud audítora. Aby takéto riešenie bolo udržateľné, je potrebný cenový model, na základe ktorého budú jednotlivé typy služieb účtované. Cieľom je umožniť ekonomickú prevádzku infraštruktúry, pričom bude výhodnejšie využívať cloud služby ako prevádzku na vlastné náklady.

~~P.~~O. *Zabezpečenie komplexnej kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti*

Pre informačné systémy VS tam, kde to bude vhodné, sa nasadia nástroje pre skoré rozpoznania útokov a incidentov. V rámci ochrany informačného prostredia bude nutné vytvoriť presné procesy pre zvládnutie situácie prelomenia bezpečnosti, aby bola do najvyššej možnej miery zabezpečená biznis kontinuita informačných systémov a aby bol minimalizovaný dopad bezpečnostného incidentu. Informácie o každej bezpečnostnej situácii bude potrebné zozbierať na platforme kybernetickej bezpečnosti a vyhodnotiť ich. Pre včasné zozbieranie väčšieho množstva dát sa odporúča tiež simulovať útoky na vhodne pripravené systémy.

Prevádzkovatelia mimoriadne dôležitých infraštruktúr v niektorých odvetviach VS musia prijať postupy riadenia rizík a podávať správy o významných bezpečnostných incidentoch na ich hlavných službách. Vytvorí sa jednotný systém pre monitorovanie kritickej infraštruktúry. Analýzou dát, systémov a ich fungovania sa budú pripravovať mechanizmy skorého rozpoznania útokov a opatrenia pre prípady núdzového stavu. Cieľom je pokryť oblasti ako: rozpoznanie situácie prelomenia

bezpečnosti, jej analýza; nasadenie protiopatrení; uvedenie systémov do kontrolovaného stavu, zabezpečenie biznis kontinuity a zvrátenie následkov.

Pre vyššie uvedené oblasti bude vytvorený systém pravidelných kontrol dodržiavania jednotlivých vytvorených opatrení a auditov (vrátane navrhovaných opatrení z auditov).

Cieľové skupiny:	- Široká verejnosť, znevýhodnené skupiny, organizácie verejnej správy
Cieľové územia:	- NUTS 1
Prijímatelia:	- napr. rozpočtová organizácia, príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, ďalšie subjekty, ktoré sú zapísané v štatistickom registri organizácií sektora VS, obec, VÚC, akciová spoločnosť podľa zákona č. 513/1991 Z. z. (mimo schémy štátnej pomoci), združenie (zväz, spolok, spoločnosť, klub ai.) podľa zákona č. 83/1990 Z. z., záujmové združenie právnických osôb podľa zákona č. 40/1964 Zb., združenie obcí podľa zákona č. 369/1990 Zb., výchovno-vzdelávacie inštitúcie zriadené podľa osobitného predpisu, zariadenia sociálnych služieb, iné subjekty zriadené zákonom

2.7.4.3 Hlavné zásady výberu projektov

S cieľom zabezpečiť efektívne a transparentné čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ, alokovaných pre Prioritnú os 7 OPII budú sprostredkovateľským orgánom vypracované Výberové a hodnotiace kritériá pre výber projektov. Po vzore programového obdobia 2007 – 2013 budú tieto kritériá, ako aj ich prípadné aktualizácie, predmetom schvaľovania v Monitorovacom výbore pre OPII.

Vo vzťahu k podporovaným aktivitám OPII budú jednotliví prijímatelia stanovení buď vopred a písomnými vyzvaniami vzhľadom na ich jedinečné postavenie a funkcie (napr. na základe kompetencií vyplývajúcich im z osobitných predpisov a na základe schválenia Monitorovacím výborom) žiadaní o predkladanie projektových žiadostí alebo v prípade dopytových projektov určení výberom.

Vo vzťahu k písomným vyzvaniam budú zohľadnené najmä nasledujúce princípy:

- možnosť vyhlasovateľa vyzvania reagovať na prípadné potrebné zmeny vo vyhlásenom vyzvaní v súlade s princípmi transparentnosti, nediskriminácie a rovnakého prístupu;
- zabezpečenie kontinuálneho prístupu verejnosti k možnostiam financovania zo zdrojov EÚ v prípadoch aktivít, ktoré predpokladajú širší priestor konkurencie;
- nastavenie transparentných a objektívnych podmienok, ktorých overenie je potrebné pre financovanie národných projektov, spolu so zvýšením dôrazu na kvalitnú prípravu takýchto projektov;
- príprava relevantných písomných vyzvaní bude prostredníctvom Interného dozorného monitorovacieho výboru a prostredníctvom Riadiaceho výboru pre štúdie realizovateľnosti koordinovaná s riadiacim orgánom Operačného programu Efektívna verejná správa tak, aby relevantné písomné vyzvania v rámci tejto investičnej priority nadväzovali na výsledky operácií v rámci Operačného programu Efektívna verejná správa;
- povinnosť prijímateľa vyčleniť 3 % oprávnených výdavkov projektu pre implementáciu štandardov riadenia informačno - technologických projektov, ktoré zabezpečia aktívnu participáciu na riadení projektov a komplexné riadenie budovania informačnej spoločnosti a publicity;
- štúdie realizovateľnosti budú predmetom posúdenia a schválenia zo strany Riadiaceho výboru;
- projekty budú riadené v súlade so štandardami riadenia informačno - technologických projektov;
- projekty budú predmetom posúdenia dvomi nezávislými hodnotiteľmi.

Pri výbere projektov bude hrať kľúčovú úlohu správne nastavený schvaľovací proces, s cieľom zabezpečenia transparentného a efektívneho výberového procesu zadefinovaním jasných a objektívnych kritérií výberu operácií umožňujúcich objektívne posúdiť a vyhodnotiť mieru prínosu projektu k naplneniu špecifických cieľov operačného programu:

- jasne definovaným formátom projektu;
- hodnotiace kritériá, ktoré budú schvaľované v závislosti od charakteru prioritnej osi/špecifického cieľa a budú zamerané na cielené posúdenie prínosu okruhu obsahovo podobných projektov k týmto cieľom;
- systémom opravných prostriedkov.

2.7.4.4 Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá sa vyhýba deformácii trhu. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Možnosť opätovného využitia prostriedkov za súčasného prispievania k dosiahnutiu cieľov prioritných osí patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov. Ďalšou výhodou využitia finančných nástrojov je možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie špecifických cieľov programu prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu založenom na vhodnom nastavení týchto nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na nedostatočný objem prostriedkov z EŠIF na pokrytie všetkých investičných potrieb v príslušných oblastiach. Účasť súkromných investorov môže prispieť aj ku skvalitneniu implementácie projektov, a teda dodatočne prispieva k celkovo efektívnejšiemu použitiu finančných prostriedkov. S využitím finančných nástrojov bude možné podporiť príslušné aktivity vhodnými finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezzanine a pod). Konkrétne aktivity, vhodný objem prostriedkov a podmienky implementácie konkrétnych finančných nástrojov vrátane očakávaného znásobenia alokovaných prostriedkov EŠIF a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje, vyžadovaného podľa čl. 37 ods. 2 všeobecného nariadenia pre finančné nástroje na programové obdobie 2014 – 2020.

2.7.4.5 Plánované využitie veľkých projektov

V rámci investičnej priority 2c) Posilnenie aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronického vzdelávania, elektronickej inklúzie, elektronickej kultúry a elektronického zdravotníctva sa neuvažuje o veľkých projektoch.

2.7.4.6 Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

~~Tab. 67~~Tab. 68 Špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 2c), ŠC 7.3 Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Počet nových zjednodušených životných situácií pre podnikateľov, realizovaných kombináciou elektronických služieb	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	9	SORO	Ročne počas trvania projektov
2.	Počet nových cezhraničných služieb pre podnikateľov	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	12	SORO	Ročne počas trvania projektov
3.	Podiel dodatočných elektronických služieb pre podnikateľov, ktoré je možné riešiť mobilnou aplikáciou	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	40 % zo zoznamu eGovernment služieb (s výnimko	SORO	Ročne počas trvania projektov

					u služieb ktoré riešia publikovanie informácií)		

~~Tab. 68~~Tab. 69 Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.4: Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
4.	Počet nových zjednodušených životných situácií pre občanov, realizovaných kombináciou elektronických služieb	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	16	SORO	Ročne počas trvania projektov
5.	Počet nových cezhraničných služieb pre občanov	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	10	SORO	Ročne počas trvania projektov
6.	Podiel dodatočných elektronických služieb pre občanov, ktoré je možné riešiť mobilnou aplikáciou	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	20 % zo zoznamu eGovernment služieb (s výnimkou u služieb ktoré riešia publikovanie informácií)	SORO	Ročne počas trvania projektov

~~Tab. 69~~Tab. 70 Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.5: Zlepšenie celkovej dostupnosti dát verejnej správy vo forme otvorených dát

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
7.	Dodatočný podiel inštitúcií verejnej správy prepojených s centrálnou platformou pre integráciu údajov a centrálnou platformou pre otvorené dáta	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	99.9 % inštitúcií verejnej správy, ktoré vytvárajú otvorené dáta	SORO	Ročne počas trvania projektov
8.	Počet nových datasetov publikovaných vo formáte s vysokým potenciálom na znovupoužitie	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	70 % datasetov	SORO	Ročne počas trvania projektov

~~Tab. 70~~Tab. 71 Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.6: Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
9.	Zvýšenie používania elektronických služieb znevýhodnenými skupinami	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	35 %	SORO	Ročne počas trvania projektov

10.	Zvýšenie počtu znevýhodnených jednotlivcov benefitujúcich z používania nástrojov asistovaného života, alebo participácie na digitálnom trhu	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	25 000	SORO	Ročne počas trvania projekto v

~~Tab. 71~~Tab. 72 Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.7 Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotk a	Fond	Kategóri a regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekve ncia vykazov ania
11.	Počet nových optimalizovaných úsekov verejnej správy	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	60	SORO	Ročne počas trvania projekto v
12.	Dodatočný počet úsekov verejnej správy, v ktorých je rozhodovanie podporované analytickými systémami (napríklad pre analýzu rizík)	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	77	SORO	Ročne počas trvania projekto v
13.	Počet dodatočných centrálne využitých podporných systémov vnútornej správy v rámci ISVS (ako služieb v cloude SaaS)	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	7	SORO	Ročne počas trvania projekto v

~~Tab. 72~~Tab. 73 Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.8 Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotk a	Fond	Kategóri a regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekve ncia vykazov ania
14.	Dodatočný pomer ~~inštitúcií~~ústredných orgánov štátnej správy zapojených do eGovernment cloudu	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	100	SORO	Ročne počas trvania projekto v

~~Tab. 73~~Tab. 74 Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.9 Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotk a	Fond	Kategóri a regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekve ncia vykazov ania
15.	Dodatočný pomer informačných systémov verejnej správy s implementovaným nástrojom na rozpoznávanie, monitorovanie a riadenie bezpečnostných incidentov	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	80	SORO	Ročne počas trvania projekto v

2.7.5 Výkonnostný rámec prioritnej osi

~~Tab. 74~~Tab. 75 Výkonnostný rámec Prioritnej osi 7

Priori tná os	Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku	PČ	Ukazovateľ alebo implementačný krok	Merná jednotk a	Fond	Kategó ria región ov	Čiastkov ý cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnen ie výberu ukazovateľ ov
PO7	finančný ukazovateľ	1.	Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným	EUR	EFRR	Menej rozvinu té regióny	132 097 309	927 155 226	SORO OPII	Základný finančný ukazovateľ pokroku prioritnej

Priorit tná os	Implementačný krok, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu alebo výsledku	PČ	Ukazovateľ alebo implementačný krok	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
			orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii							osi.
PO7	*výstupový ukazovateľ*	2.	Počet dodatočných centrálne využitých podporných systémov vnútornej správy v rámci ISVS (ako služieb v cloude SaaS)	počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny	2	7	SORO OPII	Nosná investičná aktivita v rámci PO7
PO7	*výstupový ukazovateľ*	3.	Dodatočný pomer ~~inštitúcií~~ ústredných orgánov štátnej správy zapojených do eGovernment cloudu	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny	30	100	SORO OPII	Nosná investičná aktivita v rámci PO7

2.7.6 Kategórie intervencií

~~Tab. 75~~Tab. 76

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť	045	71 815 190
	046	8 500 000
	048	180 004 581
	078	352 459 516
	079	45 301 460
	080	50 000 398
	081	70 000 598
	082	10 000 199

~~Tab. 76~~Tab. 77

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť	01	788 081 942

~~Tab. 77~~Tab. 78

Rozmer 3 – Druh územia		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť	07	707 766 752
	03	80 315 190

~~Tab. 78~~Tab. 79

Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie		
Fond	EFRR	
Kategória regiónu	Menej rozvinuté regióny	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť	07	788 081 942

2.7.7 Súhrn plánovaného využitia technickej pomoci vrátane, ak je to vhodné, akcií na posilnenie administratívnej kapacity orgánov zapojených do riadenia a kontroly programu a prijímateľov (ak je to vhodné)

V rámci prípravy písomných vyzvaní a projektových žiadostí bude zo strany SORO definovaná povinnosť pre prijímateľa vyčleniť určitú časť oprávnených výdavkov projektu na zabezpečenie kvalitného riadenia projektov vrátane povinnosti prijímateľa vyčleniť 3 % oprávnených výdavkov projektu pre implementáciu štandardov riadenia informačno - technologických projektov, ktoré zabezpečia aktívnu participáciu na riadení projektov a komplexné riadenie budovania informačnej spoločnosti a publicity.

Popis prioritných osí pre technickú pomoc

2.8 Prioritná os 8 – Technická pomoc

ID prioritnej osi	**8**
Názov prioritnej osi	Technická pomoc

2.8.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

Fond	EFRR
Kategória regiónu	Menej rozvinutý
Základ pre výpočet (celkový príspevok)	102 352 942 EUR

2.8.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 8.1: ***Podpora efektívnej implementácie OP***

Cieľom prioritnej osi 8 je podporiť kvalitu implementácie OP tak, aby boli dosiahnuté všetky ciele stanovené pre dopravu a informačnú spoločnosť.

Naplnenie cieľov jednotlivých prioritných osí bude podporené zabezpečením procesov na všetkých úrovniach implementácie OP (príprava, riadenie, monitorovanie, hodnotenie, informovanie a komunikácia, budovanie sietí, riešenie sťažností, kontrola a audit) a to podporou útvarov zapojených do implementácie OP na úrovni riadiacich a kontrolných orgánov (Riadiaci orgán pre OPII, SORO, Platobná jednotka RO/SORO pre OPII, vnútorná kontrola a vnútorný audit), ako aj podporou na úrovni oprávnených prijímateľov.

Aktivity spojené s dosahovaním špecifických cieľov prioritnej osi 8 a s nimi súvisiace typy výdavkov budú oprávnené aj pre prípravu budúceho programového obdobia a ukončovanie pomoci programového obdobia 2007 - 2013. V rámci prioritnej osi sa budú financovať aj aktivity spojené s ukončovaním Operačného programu Informatizácia spoločnosti 2007 - 2013 (ďalej len „OPIS“), na ktorý nadväzuje PO 7 - Informačná spoločnosť OPII, a to na úrovní výdavkov Riadiaceho orgánu pre OPIS (Úrad vlády SR), ktoré vzniknú po 31.12.2015.

Keďže v prípade PO 8 sa realizované operácie týkajú viac ako jednej kategórie regiónov, výdavky spojené s týmito operáciami sa pridelia na pomernom základe v zmysle článku 119(4) všeobecného nariadenia. Princíp pomerného financovania je aplikovaný paušálnou sadzbou pri všetkých projektoch PO 8, a to na úrovni 3,45 % z celkových nákladov projektu. Výdavky, ktoré týmto RO OPII vzniknú budú hradené z národných verejných zdrojov nad rámec povinného spolufinancovania.

Prioritná os 8 má ambíciu vytvoriť také podmienky v rámci RO pre OPII, ktoré zabezpečia úspešnú implementáciu OPII na dvoch úrovniach. Prvou úrovňou je prispenie k zlepšeniu samotnej prípravy a realizácie investičných projektov a druhou úrovňou je prispenie k zlepšeniu riadiacich a kontrolných procesov v rámci OPII. Špecifikom daného operačného programu je objektívna náročnosť prípravy a realizácie veľkých investičných projektov, pri ktorých musia byť splnené mnohé náročné podmienky z environmentálneho, legislatívneho či strategického hľadiska. Preto Prioritná os 8 kladie veľký dôraz na zabezpečenie kvalitnej a dostatočnej personálnej kapacity, ktorá má k dispozícii potrebné podmienky ku kvalitnému výkonu. Základným predpokladom úspešnej implementácie operačného programu je stabilizácia administratívnych kapacít spolu s adekvátnym technickým a technologických zázemím. Dôležité je aj začlenenie odborných kapacít z externého prostredia- štúdií, analýz, hodnotení, konzultačných služieb čím sa podporí kvalita implementácie OP prostredníctvom výmeny a zdieľania nových informácií a poznatkov. Súbor týchto opatrení má prispieť k zvýšeniu celkovej úspešnosti implementácie jednotlivých projektov.

Na základe skúseností z predošlého programového obdobia bude zvýšená pozornosť venovaná podpore prijímateľa v procese implementácie projektov. Ako kľúčový faktor plynulosti implementácie projektov bol zo strany RO identifikovaný proces spracovávania žiadostí o platbu. V rámci všetkých prioritných osí operačného programu budú sledované termíny schvaľovania žiadostí o platbu.

Protikorupčné opatrenia a opatrenia proti podvodom v súlade s článkom 125 (4)(c) CPR budú definované CKO. Takisto tieto opatrenia budú uplatňované v zmysle Akčného plánu na prevenciu proti podvodom, ktorý bol vytvorený pre Operačný program Doprava 2007 – 2013 a vypracovaný ako výstup internej rizikovej analýzy s cieľom eliminovať problémy a nedostatky čerpania alokovaných zdrojov EÚ a celkovo znížiť možné podozrenia z korupcie a podvodov. Tento dokument identifikuje problémy, ktoré sa vyskytujú v priebehu implementácie a navrhuje adekvátne opatrenia, ktoré pomôžu znižovať korupciu, podvodné konania a nezrovnalosti vo využívaní finančných prostriedkov EÚ a štátneho rozpočtu.

Špecifickým cieľom 8.1 je zabezpečenie efektívnej implementácie OP prostredníctvom 3 kľúčových oblastí:

- stabilizácia a vzdelávanie administratívnych kapacít,
- zabezpečenie technického vybavenia a technologickej podpory útvarov zapojených do implementácie OP,
- podpora implementácie OP prostredníctvom sieťovania a využitia externých kapacít.

~~Tab. 79~~Tab. 80 Zoznam ukazovateľov výsledkov vzťahujúcich sa na špecifický cieľ 8.1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Miera fluktuácie administratívnych kapacít	%	12,1	2013	9,07	RO OPII/SORO	ročne
2.	Miera úspešne ukončených projektov	%	84,65	2013	90	RO OPII/SORO	ročne

2.8.3 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu

A. Refundácia miezd administratívnych kapacít zapojených do implementácie OP,
B. Zvyšovanie odborných a jazykových zručností administratívnych kapacít zapojených do implementácie OP,
C. Zabezpečenie technického vybavenia a technologickej podpory útvarov zapojených do implementácie OP,
D. Zabezpečenie výmeny informácií na úrovni útvarov a organizácií zapojených do implementácie OP , problematiky fondov EÚ a problematiky v oblasti dopravy a informačnej spoločnosti,
E. Externá podpora implementácie OP.

A. Refundácia miezd administratívnych kapacít zapojených do implementácie OP

formou: finančného ohodnotenia administratívnych kapacít konkurujúcim súkromnej sfére zabezpečením refundácie miezd pracovníkov zapojených do implementácie OP (mzdové náklady, odmeny, odvody zamestnávateľa, dohody mimo pracovného pomeru)

s cieľom: zapojenia odborníkov do implementácie OP a tým zvýšenia kvality jeho implementácie, ktorá priamo súvisí s kvalitným ľudským kapitálom; výsledkom budú stabilizované a erudované administratívne kapacity

Pri výbere administratívnych kapacít bude zabezpečená zásada rodovej rovnosti, rovnosti príležitostí a zásada predchádzania diskriminácie.

B. Zvyšovanie odborných a jazykových zručností administratívnych kapacít zapojených do implementácie OP

formou: tuzemských a zahraničných školení, kurzov, seminárov, workshopov a stáží zameraných na odbornú tematiku spojenú s fondmi EÚ a s oblasťou dopravy a informatizácie, ako aj na zvyšovanie zručností v úradných jazykoch EÚ

s cieľom: zvýšenia odbornosti administratívnych kapacít vedúcej k efektívnejšiemu reagovaniu na situácie v implementácii OP a s cieľom zlepšenia komunikácie administratívnych kapacít voči európskym inštitúciám a partnerom z ďalších členských štátov EÚ

C. Zabezpečenie technického vybavenia a technologickej podpory útvarov zapojených do implementácie OP

formou: materiálno-technického a prevádzkového zabezpečenia v podobe výpočtovej a telekomunikačnej techniky, mobiliárneho vybavenia, dopravných prostriedkov, kancelárskych potrieb a ďalších pomôcok na podporu projektového riadenia pre útvary zapojené do implementácie OPII

s cieľom: zlepšenia pracovných podmienok a zvýšenia kvality a rýchlosti vykonávania úloh spojených s implementáciou OP tým zvýšenia efektívnosti implementácie OP

D. Zabezpečenie výmeny informácií na úrovni útvarov a organizácií zapojených do implementácie OP, problematiky fondov EÚ a problematiky v oblasti dopravy a informačnej spoločnosti

formou: monitorovacích výborov OP, koordinačných porád, konferencií, seminárov, tuzemských a zahraničných rokovaní, pracovných ciest spojených s kontrolou projektov

s cieľom: zlepšenia a zrýchlenia komunikácie OP na úrovni útvarov a organizácií podporujúcich implementáciu OP a tým zlepšenia spôsobu a urýchlenia riešenia situácií ohľadom implementácie OP

E. Externá podpora implementácie OP

formou: spracovania štúdií, hodnotení, posudkov, stanovísk, analýz, strategických a metodických dokumentov a ďalších podkladov podporujúcich implementáciu OP; odborné a právne poradenstvo podporujúce implementáciu OP; prekladateľské a tlmočnícke služby vzťahujúce sa na implementáciu OP

s cieľom: zvýšiť kvalitu spracovávaných podkladov a procesov prípravy a implementácie projektov a tým zabezpečenie rýchlejšieho schvaľovania projektov a úspešnosti ich realizácie, čím sa dosiahnu ciele príslušných prioritných osí; zvýšenie kvality podkladov a procesov zapojením externých odborníkov do implementácie OP

ŠPECIFICKÝ CIEĽ 8.2: ***Zvýšenie povedomia verejnosti o podpore EÚ pre OP prostredníctvom zabezpečenia efektívnej komunikácie OP***

Ďalším cieľom technickej pomoci je zabezpečenie efektívnej komunikácie OP smerom k verejnosti, t. j. prostriedky technickej pomoci budú taktiež vynakladané na šírenie povedomia o podpore EÚ, s pomocou ktorej SR implementuje projekty zamerané na rozvoj dopravy a informačnej spoločnosti.

Aktivity spojené s dosahovaním špecifických cieľov prioritnej osi 8 a s nimi súvisiace typy výdavkov budú oprávnené aj pre prípravu budúceho programového obdobia a ukončovanie pomoci programového obdobia 2007 - 2013.

Časť prostriedkov technickej pomoci bude vynaložená na zabezpečenie efektívnej komunikácie OP na úrovni RO, SORO a oprávnených prijímateľov s cieľom zaistenia publicity a znalosti u obyvateľov o prínosoch EÚ v oblasti rozvoja dopravného systému a informatizácie spoločnosti v SR. Zabezpečenie informovanosti verejnosti o podpore EÚ vytvorí predpoklad zvýšenia pozitívneho prístupu a občianskeho cítenia k EÚ.

~~Tab. 80~~Tab. 81 Zoznam ukazovateľov výsledkov vzťahujúcich sa na špecifický cieľ 8.2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Miera informovanosti o možnostiach podpory z OP	%	27,8	2013	33	Sociologický prieskum	dvojročne

Pozn.: Východisková hodnota bola určená na základe kvantitatívneho prieskumu o znalosti Operačného programu Doprava, realizovaného v roku 2013 (podporená znalosť)

2.8.4 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu

- zabezpečenie webového portálu o OP,
- produkcia a realizácia informačnej kampane zameranej na širokú verejnosť (nadlinková, podlinková komunikácia, analýza východiskového stavu, monitoring účinnosti kampane),
- pravidelná komunikácia so zástupcami médií prostredníctvom tlačových správ, tlačových konferencií,
- komunikácia zameraná na odbornú verejnosť (propagácia OP na odborných konferenciách a v odborných publikáciách),
- aktivity týkajúce sa minimálnych opatrení v oblasti informovania a publicity definovaných v prílohe VI všeobecného nariadenia na úrovni riadiaceho orgánu a prijímateľov.

Komplexný návrh komunikačných aktivít zameraných na dosiahnutie špecifického cieľa 8.2 bude definovaný v **Komunikačnej stratégii OPII 2014 - 2020**.

~~Tab. 81~~Tab. 82 Výstupové ukazovatele pre PO 8 – Technická pomoc

P. č.	Ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Cieľová hodnota (2023) nepovinné	Zdroj údajov
1.	Počet administratívnych kapacít financovaných z TP	FTE	N/A	RO OPII/SORO
2.	Počet absolvovaných školení, kurzov, seminárov v priemere na 1 zamestnanca	počet	N/A	RO OPII/SORO
3.	Počet koordinačných porád, konferencií seminárov súvisiacich s OP	počet	N/A	RO OPII/SORO
4.	Podiel administratívnych kapacít vybavených materiálno-technickým vybavením z TP	%	N/A	RO OPII/SORO
5.	Počet zrealizovaných hodnotení, analýz a štúdií	počet	N/A	RO OPII/SORO
6.	Počet zrealizovaných informačných aktivít	počet	N/A	RO OPII/SORO
7.	Miera včas zrealizovaných kľúčových administratívnych úkonov v procese implementácie projektov	%	N/A	RO OPII/SORO

2.8.5 Kategórie intervencií

~~Tab. 82~~Tab. 83

Rozmer 1 – Oblasť intervencie		
Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Kategória regiónu	Menej rozvinutý	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 8 – Technická pomoc	121	45 716 666
	122	19 366 667
	123	21 916 667

~~Tab. 83~~Tab. 84

Rozmer 2 – Forma financovania		
Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Kategória regiónu	Menej rozvinutý	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 8 – Technická pomoc	01	87 000 000

~~Tab. 84~~Tab. 85

Rozmer 3 – Druh územia	
Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja

Kategória regiónu	Menej rozvinutý	
Prioritná os	**Kód**	**Suma (v EUR)**
Prioritná os 8 – Technická pomoc	07	87 000 000

3 Finančný plán operačného programu

3.1 Prehľad podľa jednotlivých rokov, celková výška finančných prostriedkov navrhovaných na podporu z jednotlivých fondov s vymedzením zodpovedajúcej výšky výkonnostnej rezervy (zdroje EÚ)

~~Tab. 85~~Tab. 86 Finančné prostriedky z každého fondu a sumy na výkonnostnú rezervu

Fond	Kategórie regiónov	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		SPOLU	
		Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva	Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva	Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva	Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva	Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva	Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva	Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva	Hlavná alokácia	Výkonnostná rezerva
EFRR	*Menej rozvinuté*	193 354 245	12 643 177	202 992 295	13 273 396	212 758 505	13 911 996	218 409 259	14 291 195	228 638 336	14 960 255	239 596 691	15 677 006	245 501 712	16 063 329	1 541 251 043	100 820 354
KF	*N/A*	267 925 106	17 101 602	282 181 260	18 011 570	296 590 745	18 931 324	310 270 527	19 804 502	324 312 761	20 700 815	339 944 875	21 698 609	347 485 542	22 179 928	2 168 710 816	138 428 350
Spolu	**-**	461 279 351	29 744 779	485 173 555	31 284 966	509 349 250	32 843 320	528 679 786	34 095 697	552 951 097	35 661 070	579 541 566	37 375 615	592 987 254	38 243 257	3 709 961 859	239 248 704

3.2 Finančný plán operačného programu, ktorý stanovuje celkovú výšku finančných prostriedkov na programové obdobie 2014 – 2020 z každého fondu ako aj výšku národného spolufinancovania na úrovni programu a jednotlivých prioritných osí (EUR)

~~Tab. 86~~Tab. 87 Finančný plán operačného programu

Prioritná os	Fond	Kategória regiónov	Základ pre výpočet podpory EÚ (celkové oprávnené výdavky, alebo verejné oprávnené výdavky)	Podpora EÚ	Národné spolufinancovanie	Indikatívne členenie národného spolufinancovania		Celkové financovanie	Miera spolufinancovania	Pre informácie	Hlavná alokácia		Výkonnostná rezerva		Podiel výkonnostnej rezervy (podpora EÚ) na celkovej podpore EÚ pre prioritnú os
						Národné verejné financovanie	Národné súkromné financovanie			Príspevky EIB	Podpora EÚ	Národné spolufinancovanie	Podpora EÚ	Národné spolufinanco-vanie	
				(a)	*(b) = (c) + (d)*	*(c)*	*(d)*	*(e) = (a) + (b)*	*(f) = (a) / (e)*	*(g)*	*(h) = (a) – (j)*	*(i) = (b) – (k)*	*(j)*	*(k)*	
PO 1	KF	*N/A*	Celkové oprávnené výdavky	725 839 166	128 089 265	128 089 265	0	**853 928 431**	85,0 %		682 288 816	120 403 909	43 550 350	7 685 356	6 %
PO 2	KF	*N/A*	Celkové oprávnené výdavky	1 142 500 000	201 617 648	201 617 648	0	**1 344 117 648**	85,0 %		1 073 950 000	189 520 589	68 550 000	12 097 059	6 %
PO 3	KF	*N/A*	Celkové oprávnené výdavky	322 350 000	56 885 295	56 885 295	0	**379 235 295**	85,0 %		303 009 000	53 472 177	19 341 000	3 413 118	6 %
PO 4	KF	*N/A*	Celkové oprávnené výdavky	116 450 000	20 550 000	11 555 883	8 994 117	**137 000 000**	85,0 %		109 463 000	19 317 000	6 987 000	1 233 000	6 %
PO 5	EFRR	*Menej rozvinuté*	Celkové oprávnené výdavky	282 232 227	49 805 688	49 805 688	0	**332 037 915**	85,0 %		263 951 749	46 579 721	18 280 478	3 225 967	6,48 %
PO 6	EFRR	*Menej rozvinuté*	Celkové oprávnené výdavky	484 757 228	85 545 394	85 545 394	0	**570 302 622**	85,0 %		453 358 992	80 004 529	31 398 236	5 540 865	6,48 %
PO 7	EFRR	*Menej rozvinuté*	Celkové oprávnené výdavky	788 081 942	139 073 284	139 073 284	0	**927 155 226**	85,0 %		736 940 302	130 048 289	51 141 640	9 024 995	6,49 %
PO 8	EFRR	*Menej rozvinuté*	Celkové oprávnené výdavky	87 000 000	15 352 942	15 352 942	0	**102 352 942**	85,0 %		87 000 000	15 352 942	0	0	-
Spolu	KF	*N/A*		**2 307 139 166**	**407 142 208**	**398 148 091**	**8 994 117**	**2 714 281 374**	85,0 %		**2 168 710 816**	**382 713 675**	**138 428 350**	**24 428 533**	**6 %**
Spolu	EFRR	*Menej rozvinuté*		**1 642 071 397**	**289 777 308**	**289 777 308**	**0**	**1 931 848 705**	85,0 %		**1 541 251 043**	**271 985 481**	**100 820 354**	**17 791 827**	**6,14 %**
Spolu	EFRR	*Prechodné*		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**			**0**	**0**	**0**	**0**	-
Spolu	EFRR	*Viac rozvinuté*		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**			**0**	**0**	**0**	**0**	-
SPOLU				**3 949 210 563**	**696 919 516**	**687 925 399**	**8 994 117**	**4 646 130 079**			**3 709 961 859**	**654 699 156**	**239 248 704**	**42 220 360**	**6,06 %**

~~Tab. 87~~Tab. 88 Členenie finančného plánu operačného programu podľa prioritných osí, financovania, kategórií regiónov a tematického cieľa

Prioritná os	Fond	Kategória regiónov	Tematický cieľ	Podpora EÚ (v EUR)	Národné spolufinancovanie (v EUR)	Celkové financovanie (v EUR)
PO 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov	KF	*N/A*	Tematický cieľ 7	725 839 166	128 089 265	853 928 431
PO 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)	KF	*N/A*	Tematický cieľ 7	1 142 500 000	201 617 648	1 344 117 648
PO 3 – Verejná osobná doprava	KF	*N/A*	Tematický cieľ 7	322 350 000	56 885 295	379 235 295
PO 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	KF	*N/A*	Tematický cieľ 7	116 450 000	20 550 000	137 000 000
PO 5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov	EFRR	*Menej rozvinutý*	Tematický cieľ 7	282 232 227	49 805 688	332 037 915
PO 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	EFRR	*Menej rozvinutý*	Tematický cieľ 7	484 757 228	85 545 394	570 302 622
PO 7 – Informačná spoločnosť	EFRR	*Menej rozvinutý*	Tematický cieľ 2	788 081 942	139 073 284	927 155 226
PO 8 – Technická pomoc	EFRR	*Menej rozvinutý*	N/A	87 000 000	15 352 942	102 352 942
Spolu OPII	-	-	-	**3 949 210 563**	**696 919 516**	**4 646 130 079**

~~Tab. 88~~Tab. 89 Indikatívna alokácia na podporu cieľov zmeny klímy

Prioritná os	Indikatívna alokácia na podporu cieľov zmeny klímy (EUR)	Podiel z celkovej alokácie na operačný program (%)
PO 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov	290 335 666	7,35%
PO 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)	8 000 000	0,20%
PO 3 – Verejná osobná doprava	128 940 000	3,26%
PO 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	46 580 000	1,18%
PO 5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov	112 892 891	2,86%
PO 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	4 000 000	0,10%
PO 7 – Informačná spoločnosť	0	0,00%
PO 8 – Technická pomoc	0	0,00%
Spolu OPII	**590 748 557**	**14,96%**

4 Integrovaný prístup k územnému rozvoju

4.1 Miestny rozvoj vedený komunitou

V súlade s kapitolou 3.1.1 PD SR sa v rámci OPII neuplatňuje nástroj „miestny rozvoj vedený komunitou“.

4.2 Udržateľný mestský rozvoj

V súlade s kapitolou 3.1.3 PD SR OPII nie je relevantný vo vzťahu k podpore integrovaných opatrení udržateľného mestského rozvoja.

4.3 Integrovaná územná investícia (IÚI)

V súlade s kapitolou 3.1.2 PD SR sa v rámci OPII neuplatňujú integrované územné investície.

4.4 Opatrenia pre medziregionálne a nadnárodné akcie v rámci operačného programu, ktorých prijímatelia sa nachádzajú aspoň v jednom inom členskom štáte

V rámci OPII sa neuplatňujú medzinárodné a nadnárodné akcie.

4.5 Prínos plánovaných aktivít v rámci programu pre stratégie pre makroregióny a morské oblasti na základe potrieb oblasti programu identifikovaných členským štátom

Základným územnoplánovacím dokumentom Slovenskej republiky je Koncepcia územného rozvoja SR 2001 (KURS 2001)[44]. Ide o nástroj územnoplánovacej politiky, ktorý prispieva k rozvoju hospodárskej a sociálnej oblasti spoločnosti v súlade s požiadavkami trvalo udržateľného rozvoja.

Skúsenosti z programového obdobia 2007 – 2013 poukázali na určité nedostatky najmä v oblasti strategického plánovania a prípravy komplexnejších územných stratégií. Bez vzájomnej previazanosti činností spojených s rozhodovaním na miestnej, regionálnej, národnej a európskej úrovni dochádza k presadzovaniu individuálnych projektov, ktoré v konečnom dôsledku majú slabší vplyv na celkové dosahovanie stanovených cieľov.

Z tohto dôvodu **sa v programovom období 2014 – 2020 pristupuje k uplatneniu integrovaného prístupu tak, aby EŠIF čo najvýraznejšie prispievali k cieľom stratégie Európa 2020**. **Cieľom nového prístupu je zabezpečiť dlhotrvajúce ekonomické a sociálne účinky fondov spoločného strategického rámca.**

Postavenie OPII-D v systéme operačných programov 2014 – 2020 vo vzťahu k územnému rozvoju je špecifické. Na rozdiel od programového obdobia 2007 – 2013 boli stanovené prísnejšie kritériá pre umiestnenie zdrojov. **Investície do dopravy majú smerovať na budovanie kvalitnej infraštruktúry, ktorá zlepšuje dostupnosť a prepojenosť regiónov, zvyšuje ich atraktívnosť, kladie základy pre vyššiu konkurencieschopnosť, podnikateľský rozvoj, vytváranie nových pracovných miest, a tým aj hospodársky rast. Je potrebné sa zamerať taktiež na mestský rozmer dopravy, ktorá je dôležitá pre zabezpečenie udržateľnej mobility veľkých urbanizovaných oblastí.**

Investície do dopravy pritom musia vychádzať z kľúčových priorít identifikovaných v sektore s prioritnou orientáciou na budovanie základnej siete TEN-T v súlade s nariadením č. 1315/2013).

V nadväznosti na požiadavku Komisie, aby došlo k zlepšeniu strategického plánovania, bol v roku 2013 vypracovaný **Strategický plán**. Dokumentom sú identifikované národné potreby v sektore do roku 2020 (2023). Komplexným spôsobom rieši sieťové potreby všetkých druhov dopravy/systémov v SR. **V dokumente sú stanovené taktiež prioritné koridory a dopravné**

[44] V znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 461/2011 Z. z. zo 16. novembra 2011, ktorým sa vyhlasujú zmeny a doplnky záväznej časti Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001.

projekty, ktoré majú v území rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility SR a na ktoré bude prioritne smerovaná podpora.

Na zabezpečenie udržateľného mestského rozvoja budú na úrovni miest vypracované PUMM, ktoré by mali napomôcť v mestských aglomeráciách vytvoriť udržateľné dopravné systémy. Udržateľný dopravný systém musí spĺňať hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti pri minimalizácii jeho nežiaducich dopadov na hospodárstvo, spoločnosť a životné prostredie. Prostredníctvom PUMM, ktoré pri plánovaní využívajú integrovaný prístup, by sa malo dosiahnuť zlepšenie mobility a dostupnosti dopravného systému, zníženie znečistenia ovzdušia, emisií skleníkových plynov a spotreby energií, ako aj zníženie zaťaženia hlukom. Zároveň by sa mala zlepšiť účinnosť a znížiť nákladovosť dopravy osôb a tovaru, zlepšiť bezpečnosť a prispieť k zvýšeniu atraktívnosti dopravy a kvality života v urbanizovaných oblastiach. Okrem toho plánovanie udržateľnej mestskej mobility poskytuje príležitosť reagovať na výzvy spojené s meniacou sa klímou.

Vypracovanie PUMM pre všetky dôležité aglomerácie SR bude v ďalšom období financovať RO IROP. Vo vzťahu k plánovaným aktivitám MDV SR bude dôležité, aby PUMM boli vypracované a slúžili ako dátová a rozhodovacia báza pri tvorbe 2. fázy Strategického plánu (pozri tiež kap. 1.1.1.3).

Z ďalších dôležitých sub-stratégií OPII-D v oblasti územného rozvoja je možné spomenúť rozvoj podunajskej oblasti (Dunajská stratégia) a rozvoj špecifických dopravno-gravitačných uzlov (uzol Bratislava, Žilina, Košice).

Rozvoj dunajskej vodnej cesty, vytvorenie podmienok pre zabezpečenie splavnosti Dunaja a dobudovanie a modernizácia infraštruktúry verejných prístavov podnieti rozvoj celého dunajského regiónu. Potrebné je využiť potenciál splavnosti Dunaja v pôvodnom toku, vrátane vybudovania TEN-T, ktoré by odbremenili prepravné cesty regiónu, najmä od kamiónovej dopravy, čo by malo priaznivejšie dôsledky na životné prostredie a taktiež sa tým umožní cenovo efektívna preprava tovarov.

Informačná spoločnosť

V rámci Prioritnej osi 7 budú výsledky a ciele tejto prioritnej osi dosahované najmä implementáciou národných projektov, kde cieľovou skupinou sú všetci občania a podnikatelia bez ohľadu na ich trvalé bydlisko/sídlo. Z hľadiska aktivít, ktoré budú smerované do vopred definovaných územných oblastí, je potrebné uviesť budovanie národných regionálnych optických sietí (prostredníctvom národných projektov) a budovanie prístupových sietí v oblastiach zlyhania trhu (prostredníctvom dopytových projektov) v rámci investičnej priority 2a).

5 Špecifické potreby geografických oblastí najviac postihnutých chudobou alebo cieľových skupín najviac ohrozených diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením

5.1 Geografické oblasti najviac postihnuté chudobou/cieľové skupiny najviac ohrozené diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením

V SR bude integrovaný prístup na riešenie špecifických potrieb geografických oblastí najviac zasiahnutých chudobou, alebo cieľových skupín najviac ohrozených diskrimináciou, alebo sociálnym vylúčením realizovaný pre cieľovú skupinu marginalizovaných rómskych komunít (ďalej len „MRK“). V súlade s princípom „osobitného, ale nie výlučného zamerania“ budú podporované aktivity zacielené na Rómov (najmä MRK), pričom však nebudú vylučovať iné osoby, ktoré sa nachádzajú v podobnej sociálno-ekonomickej situácii.

V podmienkach SR sú najviac zasiahnuté chudobou segregované a separované rómske komunity, ktorých priestorové rozptýlenie identifikuje Atlas rómskych komunít 2013 na úrovni LAU2[45]. Integrovaný prístup bude na úrovni SR realizovaný najmä v rámci Operačného programu Ľudské zdroje prostredníctvom ESF a EFRR.

5.2 Stratégia pre riešenie špecifických potrieb geografických oblastí najviac postihnutých chudobou/cieľových skupín najviac ohrozených diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením

Stratégia Slovenskej republiky pre integráciu Rómov do roku 2020[46] a Revidovaný národný akčný plán Dekády začleňovania rómskej populácie 2005 – 2015 na roky 2011 – 2015[47] je v súlade s odporúčaniami Rady o účinných opatreniach na integráciu Rómov v členských štátoch[48] a Sociálnym investičným balíkom[49]. Investičnou podporou štyroch opatrení (vzdelávanie, zamestnanosť, bývanie a zdravotná starostlivosť) sa dosiahne integrovaný prístup k inklúzii obyvateľov MRK.

Prostredníctvom OPII bude možné čiastočne prispieť k zvýšeniu zamestnanosti MRK, a to predovšetkým vo fáze stavebnej realizácie dopravných projektov. V rámci OPII bude využitý sociálny aspekt vo VO, ktorý by mal priniesť vyššiu mieru účasti na trhu práce nielen pre MRK, ale aj pre iné skupiny obyvateľstva ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením, ako sú napríklad dlhodobo nezamestnaní. Vyššou mierou participácie MRK, ako aj ďalších skupín obyvateľstva ohrozených chudobou a sociálnym vylúčením na trhu práce sa vytvoria predpoklady pre zlepšenie sociálnej situácie a kvality života týchto skupín obyvateľstva.

6 Špecifické potreby geografických oblastí so závažne a trvalo znevýhodnenými prírodnými alebo demografickými podmienkami

N/A

[45] Atlas rómskych komunít 2013 (http://www.minv.sk/?atlas_2013)
[46] http://www.minv.sk/swift_data/source/romovia/dokumenty/StrategiaSR_integraciaRomov.pdf
[47] http://www.minv.sk/?romske-komunity-uvod&subor=160529
[48] COM(2013) 460 final http://ec.europa.eu/justice/discrimination/files/com_2013_460_en.pdf
[49] COM(2013) 83 final http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0083:FIN:SK:PDF

7 Orgány a subjekty zodpovedné za riadenie, kontrolu a audit a úlohy príslušných partnerov

7.1 Identifikácia príslušných orgánov a subjektov

~~Tab. 89~~Tab. 90 Identifikácia príslušných orgánov a subjektov

Subjekt/orgán	Názov subjektu/orgánu a útvaru	Vedúci subjektu/orgánu (pozícia)
Riadiaci orgán	Ministerstvo dopravy a výstavby SR	minister dopravy a výstavby SR
Certifikačný orgán	Ministerstvo financií SR, sekcia európskych fondov	minister financií SR
Orgán auditu *	Ministerstvo financií SR, sekcia auditu a kontroly	minister financií SR
Orgán, ktorému bude EK zasielať platby	Ministerstvo financií SR, sekcia európskych fondov	minister financií SR

* - subjekt funkčne nezávislý od riadiaceho a certifikačného orgánu, určený členským štátom pre operačné programy a zodpovedný za overenie účinného fungovania systému riadenia a kontroly[50]

7.2 Zapojenie príslušných partnerov do prípravy operačného programu a úlohy partnerov v rámci implementácie, monitorovania a hodnotenia operačného programu

7.2.1 Úloha príslušných partnerov pri príprave, implementácii, monitorovaní a hodnotení operačného programu

Princíp partnerstva ako jeden zo základných princípov kohéznej a štrukturálnej politiky EÚ zohráva významnú úlohu, a to nielen v procese tvorby strategického dokumentu, ale aj ďalších nadväzujúcich etapách implementácie programu. V súlade s čl. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013, delegovaným aktom EK k Európskemu kódexu pre partnerstvo a Metodickým usmernením CKO k príprave operačných programov/programov na programové obdobie 2014 – 2020 boli v snahe vytvoriť transparentné prostredie pre efektívne a účinné riadenie prípravy OPII do procesu jeho prípravy zapojení relevantní partneri.

Rozhodnutím ministra MDVRR SR zo dňa 10.04.2013 bol zriadený „*Riadiaci výbor pre prípravu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra v programovom období 2014 – 2020*“. Riadiaci výbor bol zriadený s cieľom zabezpečiť prípravu na čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ v programovom období 2014 – 2020 za oblasť dopravy a informatizácie spoločnosti. Pod pojmom príprava sa rozumie vypracovanie OPII. Zloženie pracovnej skupiny je uvedené v kapitole 12.3.

V súlade s čl. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1303/2013 bude RO OPII pokračovať v uplatňovaní princípu partnerstva aj pri samotnej implementácii, monitorovaní a hodnotení programu. V súlade s čl. 47 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1303/2013 **RO OPII zriadi monitorovací výbor pre OPII, a to najneskôr do 3 mesiacov odo dňa oznámenia rozhodnutia EK o schválení operačného programu**. Monitorovací výbor bude poskytovať hlavnú platformu pre monitorovanie a hodnotenie dosiahnutého pokroku pri implementácii OPII. Úlohou partnerov bude dohliadať na efektívnosť implementácie a v prípade potreby navrhnúť zmeny vo zvolenej stratégii.

Zloženie partnerov zastúpených v monitorovacom výbore bude odzrkadľovať charakter operačného programu. Členmi výboru budú zástupcovia RO, SORO, CKO, CO, OA, zástupcovia relevantných socioekonomických partnerov, regionálnej a miestnej samosprávy, príslušných orgánov ústrednej štátnej správy, hospodárski a sociálni partneri, ako aj zástupcovia mimovládnych organizácií vrátane subjektov zodpovedných za uplatňovanie horizontálnych princípov (udržateľný rozvoj, rovnosť

[50] Uznesenie vlády SR č. 318/2013 k návrhu na určenie certifikačného orgánu a orgánu auditu pre operačné programy programového obdobia 2014 – 2020

príležitostí a nediskriminácia, rovnosť medzi mužmi a ženami). Funkcia pozorovateľov bude patriť EK a JASPERS.

Nakoľko aktivity v rámci OPII sú vysoko relevantné k potrebám osôb so zdravotným postihnutím, ktoré patria medzi skupiny obyvateľstva najviac ohrozené diskrimináciou a sociálnym vylúčením, bude mať v monitorovacom výbore zastúpenie aj predstaviteľ zastrešujúcej organizácie, ktorá združuje a zastupuje osoby so zdravotným postihnutím.

Za účelom hlbšieho začlenenia environmentálnych politík do prípravy a implementácie dopravných projektov v rámci OPII bude zriadená pracovná skupina, v ktorej budú mať zastúpenie predstavitelia /experti MDV SR a MŽP SR. Predmetom činnosti skupiny bude predovšetkým zabezpečenie efektívnej integrácie environmentálnych aspektov pri plánovaní a realizácii intervencií v sektore dopravy, pričom dôraz bude kladený najmä na oblasť zlepšenia kvality ovzdušia s cieľom prispieť k zlepšeniu stavu v tejto oblasti, tzn. cieľom bude prispieť k plneniu záväzkov vyplývajúcich pre SR z európskej legislatívy - Smernice Európskeho Parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe.

Doprava

S cieľom vytvoriť transparentné prostredie pre efektívne a účinné riadenie prípravy OPII a zapojiť do procesu jeho prípravy relevantných partnerov bola rozhodnutím ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja zo dňa 14.08.2012 zriadená *Pracovná skupina pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020*". Členmi pracovnej skupiny boli zástupcovia územnej samosprávy, relevantných ministerstiev a ostatných orgánov verejnej správy a sociálnoekonomických partnerov, vrátane subjektov akademickej sféry („široké partnerstvo").

Úlohou pracovnej skupiny bolo spolupracovať s MDVRR SR pri príprave strategických dokumentov, nevyhnutných pre prístup k fondom EÚ v oblasti dopravy v programovom období 2014 – 2020. Ide predovšetkým o tieto dokumenty:

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (časť Doprava),
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020,
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy (Cestný regionálny Master Plán),
- Dopravný model SR.

Informačná spoločnosť

V súvislosti s plnením ex ante kondicionalít a prípravou podkladov pre Prioritnú os 7 OPII v rámci tematického cieľa 2 bola rozhodnutím ministra financií SR dňa 13.07.2012 zriadená na MF SR[51] *Pracovná skupina pre zabezpečenie plnenia ex ante kondicionalít Rast v oblasti digitálnych služieb a Infraštruktúra prístupovej siete novej generácie (ďalej len „pracovná skupina").*

Prostredníctvom pracovnej skupiny boli do procesu prípravy podkladov pre Prioritnú os 7 OPII zapojení zástupcovia relevantných ministerstiev, samosprávy, akademickej obce, odborné a záujmové združenia vrátane zástupcu Centrálneho koordinačného orgánu. Funkciu predsedu pracovnej skupiny zastával štátny tajomník 1 Ministerstva financií SR.

Výstupom pracovnej skupiny bolo vypracovanie Strategického dokumentu pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (ďalej len „Strategický dokument"), ktorý predstavoval základné východisko pre prípravu Prioritnej osi 7 OPII.

V rámci prípravy Strategického dokumentu bolo nevyhnutné zapojiť do prípravy a pripomienkovania Strategického dokumentu aj ďalšie relevantné subjekty (nominovaní členmi pracovnej skupiny), ktoré

[51] Schválením zákona č. 171/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony, prešla s účinnosťou od 1.6.2016 pôsobnosť Ministerstva financií SR v oblasti informatizácie spoločnosti na Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. V nadväznosti na zmenu kompetenčného zákona vláda SR schválila Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu za sprostredkovateľský orgán pre prioritnú os 7 – Informačná spoločnosť. Funkciu Sprostredkovateľského orgánu pre prioritnú os 7 OPII pred 01.06.2016 vykonávalo Ministerstvo financií SR.

sa svojou odbornou participáciou a skúsenosťami z praxe podieľali na detailnejšej špecifikácii a analýze opatrení navrhovaných pre rozvoj digitálnych služieb a infraštruktúry prístupovej siete novej generácie v programovom období 2014 - 2020. Za týmto účelom sa na MF SR zriadili pod pracovnou skupinou technické podskupiny pre nasledujúce prioritné oblasti:

- Technická podskupina 1 – Government Cloud,
- Technická podskupina 2 – Broadband/NGA,
- Technická podskupina 3 – Služby (mGov, eInclusion, Commerce atď.),
- Technická podskupina 4 – ESO,
- Technická podskupina 5 – Open Data,
- Technická podskupina 6 – ŠF/komplementarita.

8 Koordinácia s inými programami a finančnými nástrojmi

8.1 Deliace línie s ostatnými EŠIF

RO OPII v kooperácii s riadiacimi orgánmi ostatných operačných programov financovaných z EŠIF identifikoval a definoval synergické prepojenia medzi príbuznými stratégiami v rámci nasledovných operačných programov.

~~Tab. 90~~Tab. 91 Demarkačné línie medzi OPII a IROP – pozri Prílohu 8

V oblasti verejnej osobnej a nemotorovej dopravy sa OPII zameriava na investične najnáročnejšie projekty v dráhovej doprave, ktorá súčasne vykazuje najväčšiu zastaranosť. Zdroje IROP budú použité na realizáciu opatrení mimo dráhovej dopravy a tzv. mäkkých opatrení. V rámci IROP sa jedná o investičnú prioritu „Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových, a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility“ prioritnej osi 1 „Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch“. Problematiku verejnej osobnej dopravy zahŕňajú dva špecifické ciele, a to ŠC 1.2.1 „Zníženie environmentálneho zaťaženia mestských a prímestských oblastí prostredníctvom podpory a rozvoja integrovaných dopravných systémov a zvyšovania atraktivity verejnej osobnej dopravy“ a ŠC 1.2.2 „Zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb“, ktorý sa venuje verejnej osobnej doprave najmä čo sa týka jej umiestnenia vo verejných priestoroch.

Nevyhnutným predpokladom pre naplnenie špecifických cieľov v rámci jednotlivých operačných programov bude ich vzájomná koordinácia a logická väzba medzi aktivitami. Jednotlivé opatrenia by mali vytvárať komplexné projekty, pričom ich tematická koncentrácia môže byť rôznorodá s cieľom dosiahnutia čo najefektívnejšieho výsledku vo vzťahu k udržateľnosti a atraktívnosti VOD a podpore nemotorovej dopravy. **S cieľom zabezpečenia synergie a komplementarity medzi OPII a IROP bude zriadený koordinačný výbor**, ktorého cieľom bude zosúladenie a monitorovanie implementácie príslušných operačných programov, pričom jednou z činností koordinačného výboru bude aj vecné a časové zlaďovanie, resp. harmonizácia výziev/vyzvaní.

Konkrétne závislosti vyplývajú z charakteru jednotlivých projektov. Ako príklad je možné uviesť budovanie prvkov preferencie MHD (IROP) a až následné obstarávanie trolejbusov (OPII). Dosiahne sa tým efektívne využitie vozidiel, zvýšenie ich obežnej rýchlosti a tým aj zníženie prevádzkových nákladov a súčasne zvýšenie atraktivity MHD.

Viaceré z aktivít verejnej osobnej dopravy si vyžiadajú realizáciu organizačných a prevádzkových opatrení mimo rámca OPII a IROP v zmysle Stratégie VOD. Ak použijeme príklad z predchádzajúceho odseku, efektívnejšiemu uplatneniu infraštruktúrnych opatrení na preferenciu MHD pomôžu zmeny v legislatíve, ktoré odstránia administratívne prekážky ich zavádzania.

Obr. 1 Príklad komplementárnych aktivít financovaných z OPII a IROP v oblasti verejnej osobnej dopravy (ilustratívny obrázok) – pozri Prílohu 8

Komplementarita medzi PO7 OPII a OP EVS

Reforma VS určuje obsahovú náplň pre OP EVS a čiastočne pre OPII, ktorých spoločným cieľom je efektívna VS. OP EVS definuje stratégiu a dizajn zmien organizácie a procesov VS, pričom podpora pre ich presadenie do praxe a dosiahnutie cieľov a účinnosti politík je podmienená nasadením IS. OPII realizuje investície do ISVS a služieb eGovernmentu predovšetkým formou národných projektov. OPII realizuje aj projekty v iných špecifických cieľoch, ktoré nie sú súčasťou Systému vzájomnej koordinácie medzi OPII a OP EVS a na ktoré sa tento koordinačný mechanizmus neuplatňuje.

Inštitucionálny systém koordinácie medzi OPII a OP EVS definovaný v dokumente **Systém vzájomnej koordinácie medzi OPII a OP EVS** bude pozostávať z 3 základných úrovní:

1) Politická úroveň - Monitorovací výbor
2) Technická programová úroveň - Interný dozorný monitorovací výbor
3) Technická projektová úroveň - Riadiaci výbor pre štúdie realizovateľnosti.

Životný cyklus reformného zámeru a jeho realizácie bude nasledovný:

- Reformný zámer schválený MV SR bude tvoriť vstup pre štúdiu realizovateľnosti a pre projektový zámer OP EVS. Príprava a vypracovanie štúdií realizovateľnosti OPII a projektových zámerov OP EVS budú koordinované a ich výstupom budú vzájomne zosúladené písomné vyzvania. Na základe schváleného písomného vyzvania budú realizované projekty.
- Výstupom úvodnej fázy implementácie projektu OP EVS bude návrh špecifickej reformy, obsahujúci návrh procesov organizácií a metód. Výstupom úvodnej fázy implementácie projektu OPII bude analýza, obsahujúca funkčnú špecifikáciu. Hlavným vstupom a zadaním pre funkčnú špecifikáciu je návrh špecifickej reformy, ktorý bude obsahovať hlavné požiadavky na IKT projekty.
- V rámci projektu OPII bude implementovaný resp. upravený informačný systém tak, aby efektívnym spôsobom podporoval detailný návrh procesov a pokrýval požiadavky a potreby vyplývajúce z návrhu špecifickej reformy. V rámci projektu OP EVS budú realizované ostatné opatrenia potrebné na realizáciu reformného zámeru.
- Po implementácií informačného systému resp. konkrétnych riešení bude možné testovať služby a ich použitie v príslušnom úseku správy a začať používať nové procesy v praxi.

Komplementarita medzi PO7 OPII a OP VaI

Prioritná os 1 OP VaI

OP VaI plánuje priamo investovať do podpory výskumu a vývoja v oblasti IKT pre inštitúcie výskumu a vývoja, OPII bude implementovať národné projekty ÚOŠS a OS, ktoré vyvolajú dopyt po inováciách v oblasti IKT.

Prioritná os 3 OP VaI

OP VaI plánuje stimulovať využívanie digitálnych technológií a e-obchodu, najmä začínajúcimi malými a strednými podnikmi s cieľom uľahčiť im prístup na trh. OPII bude investovať do projektov rozvoja eGov služieb, cloudových riešení, informačnej podpory reformy VS, broadbandu, projektov podpory inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike využívajúcich zdieľané služby a otvorené údaje VS. Vytvorí sa tak prostredie pre zapojenie sa MSP ako dodávateľov riešení, respektíve používateľov zdieľaných služieb a otvorených údajov ~~primárne~~ určených pre VS. Podpora startupov a spinoffov ~~ne~~bude realizovaná v OPII~~.~~, len vo vymedzenej oblasti využívania zdieľaných služieb a otvorených údajov VS zo strany MSP pri poskytovaní inovatívnych služieb občanom a podnikateľom.

Keďže podpora využívania nástrojov elektronického podnikania v zmysle zavádzania nástrojov e-commerce ako sú e-shopy, nástroje internetového marketingu a pod. v prostredí malého a stredného podnikania je plánovaná aj v rámci OP VaI, bude realizácia aktivít špecifického cieľa 7.2 PO7 OPII koordinovaná s príslušnými aktivitami špecifického cieľa 3.3.1 OP VaI. Zatiaľ čo OPII bude podporovať projekty, kde prijímateľmi budú ÚOŠS s cieľom vytvoriť vhodné podmienky pre elektronické podnikanie, v rámci OP VaI budú v tejto oblasti prijímateľmi priamo MSP.

Komplementarita medzi PO7 OPII a PRV 2014 – 2020, Podopatrenie 7.3

OPII podporí budovanie širokopásmového pripojenia a zavádzanie sietí nových generácií. Pri riešení bielych miest širokopásmovým internetom s minimálnou rýchlosťou 30 Mbit/s sa zameria na výstavbu regionálnych sietí a budovanie prístupových sietí v oblastiach zlyhania trhu (obce s počtom obyvateľov viac ako 500). OPII tiež zabezpečí príslušné analytické práce, koordináciu výstavby sietí a komplexnú metodickú podporu. PRV bude realizovať dopytové projekty pre budovanie regionálnych sietí a prístupových sietí v jednotlivých bielych miestach v obciach do 500 obyvateľov. Koordinačný

mechanizmus je definovaný v dokumente **Systém vzájomnej koordinácie medzi OPII a PRV** nasledovne:

- MPRV SR zašle ÚPPVII oznámenie o plánovanom vyhlásení výzvy v rámci príslušného podopatrenia PRV, 3 mesiace pred vyhlásením výzvy.
- ÚPPVII zašle MPRV SR zoznam bielych miest v obciach s menej ako 500 obyvateľmi.
- Po vyhlásení výzvy a ukončení hodnotiaceho a výberového procesu zašle MPRV SR zoznam úspešných žiadateľov ÚPPVII.
- Následne bude zabezpečená koordinácia budovania prístupových sietí s budovaním sietí v rámci OPII.

~~Tab. 91~~Tab. 92 Demarkačné línie technickej pomoci OPII vo vzťahu k OP TP – pozri Prílohu 8

8.2 Zabezpečenie koordinácie s Nástrojom na prepájanie Európy (NPE)

8.2.1 Doprava

Keďže napĺňanie cieľov stanovených v Bielej knihe nie je možné uspokojivo dosiahnuť len na úrovni samotných členských štátov, je v tomto smere potrebná koordinácia zo strany EK. V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ, sa identifikuje infraštruktúra TEN-T, špecifikujú požiadavky, ktoré má spĺňať, a stanovujú opatrenia na ich realizáciu (pozri tiež kap. 1.1.1.2).

Poskytovanie finančných prostriedkov pre rozvoj TEN-T siete by v záujme dosiahnutia čo najväčšieho súladu medzi usmerneniami a plánovaním v rámci príslušných finančných nástrojov dostupných na úrovni EÚ malo byť v súlade s týmto nariadením a vychádzať z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013, ktorým sa zriaďuje **Nástroj na prepájanie Európy**, mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (ďalej aj „NPE“).

Členské štáty EÚ by sa mali zároveň zamerať na zosúladenie a kombinovanie finančných prostriedkov poskytnutých z príslušných interných a externých nástrojov, ako sú štrukturálne fondy, Kohézny fond, investičný nástroj európskej susedskej politiky (NIF), nástroj predvstupovej pomoci (IPA) a financovania z Európskej investičnej banky, Európskej banky pre obnovu a rozvoj a iných finančných inštitúcií, na rozvoj siete TEN-T.

NPE umožňuje financovať prípravu a realizáciu projektov spoločného záujmu v rámci politiky transeurópskych sietí v sektoroch dopravy, energetiky a telekomunikácií. Finančné krytie nástroja na obdobie rokov 2014 – 2020 je **33 242 mil. EUR** (v bežných cenách). Táto suma sa medzi jednotlivé sektory delí nasledovne:

a) doprava: 26 251 mil. EUR, vrátane 11 306 mil. EUR v krajinách podporovaných v rámci politiky súdržnosti (presun z Kohézneho fondu),
b) energetika: 5 850 mil. EUR,
c) telekomunikácie: 1 142 mil. EUR.

Finančné prostriedky presunuté z Kohézneho fondu, v sume 11 306 mil. EUR, budú v rámci nástroja NPE slúžiť na spolufinancovanie projektov budovania dopravnej infraštruktúry uvedených v prílohe I nariadenia. Výška finančnej obálky, ktorá je v tejto súvislosti pridelená SR dosahuje **743 mil. EUR**, čo vrátane národného spolufinancovania prestavuje sumu **874 mil. EUR**. Tieto zdroje môžu byť využité iba na financovanie výdavkov súvisiacich s budovaním **základnej siete TEN-T**. Ostatné prostriedky nástroja budú prideľované všetkým členským štátom EÚ na základe výziev realizovaných zo strany Výkonnej agentúry TEN-T, resp. DG MOVE.

Pri výbere projektov oprávnených na financovanie by sa mali do 31. decembra 2016 rešpektovať finančné prostriedky pridelené jednotlivým štátom, ktoré sa previedli z Kohézneho fondu do kohéznej časti nástroja NPE. Následne, s účinnosťou od 1. januára 2017 budú zdroje, ktoré neboli zaviazané

na projekt dopravnej infraštruktúry, presunuté do NPE. Tým budú k dispozícii všetkým členským štátom oprávneným na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu s cieľom financovania projektov dopravnej infraštruktúry, pričom výber projektov bude prebiehať prostredníctvom nových súťažných výziev na predkladanie projektových návrhov.

Ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry uvedené v tomto dokumente sú aplikovateľné taktiež pre nástroj NPE. Koordináciu procesu čerpania zdrojov z nástroja NPE a zabezpečenie synergie s OPII bude vykonávať MDV SR. V nadväznosti na zverejnené výzvy budú prijímatelia (ŽSR, NDS, SSC) povinní pripraviť zodpovedajúce projektové žiadosti.

Na základe uvedeného bude výstavba a modernizácia dopravnej infraštruktúry v podmienkach SR v rámci základnej siete TEN-T na začiatku programového obdobia 2014 – 2020 preferovaná prioritne prostredníctvom finančného nástroja NPE. Cieľom je dosiahnuť plné využitie finančných prostriedkov alokovaných pre SR.

V rámci nástroja NPE nie je pevne stanovené percentuálne rozdelenie zdrojov medzi jednotlivé druhy dopravy. Komisia žiada členské štáty, aby zdroje finančného nástroja smerovali prioritne na výstavbu a modernizáciu železničných koridorov. Na rozvoj cestnej infraštruktúry by malo smerovať cca. 10 % národnej obálky. Prioritné zameranie finančného nástroja indikuje taktiež príloha I nariadenia, v rámci ktorej sú projekty spoločného záujmu lokalizované najmä na železničných koridoroch. MDVRR SR toto odporúčanie zohľadnilo a z nástroja CEF bude podstatná časť smerovaná na rozvoj železničnej infraštruktúry. V previazaní na toto odporúčanie boli stanovené aj alokácie v rámci prioritných osi OPII.

~~Tab. 92~~Tab. 93 Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu NPE – pozri Prílohu 8

~~Tab. 93~~Tab. 94 Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu NPE – pozri Prílohu 8

~~Tab. 94~~Tab. 95 Zoznam projektov vodnej dopravy vhodných k financovaniu z fondu NPE – pozri Prílohu 8

8.2.2 Informačná spoločnosť

Výška finančného krytia nástroja NPE na obdobie 2014 – 2020 bude **33 242 mil. EUR** (v bežných cenách), vrátane 11 306 mil. EUR, ktoré sa presunú z Kohézneho fondu. Suma 1 142 mil. EUR je vyčlenená na podporu investícií do rýchlych a veľmi rýchlych širokopásmových sietí a celoeurópskych digitálnych služieb.

V oblasti digitálnych služieb by mali byť poskytnuté prostriedky využité na granty zamerané na budovanie infraštruktúry potrebnej pre zavedenie technológie elektronickej totožnosti, elektronického verejného obstarávania, elektronických záznamov, digitálnej knižnice Europeana, webového portálu elektronickej justície a služieb v colnej oblasti. Tieto prostriedky by mali poslúžiť na zabezpečenie interoperability a pokrytie nákladov na prevádzku tejto potrebnej infraštruktúry na európskej úrovni, ktorá bude spájať príslušnú infraštruktúru jednotlivých členských štátov.

V podmienkach Slovenska bude možné prostriedky NPE využiť na dofinancovanie dopytovo orientovaných projektov v lokálnych oblastiach a ako doplnkový zdroj na financovanie rozvoja digitálnych služieb, tak ako je uvedené v tabuľke 95.

~~Tab. 95~~Tab. 96 Možné využitie NPE v rámci informačnej spoločnosti – pozri Prílohu 8

9 Ex ante kondicionality

9.1 Identifikácia príslušných ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia

~~Tab. 96~~Tab. 97 Identifikácia tematických ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia - ***Doprava***

Ex ante kondicionalita	Prioritná os alebo prioritné osi, na ktoré sa ex ante kondicionalita vzťahuje	Splnenie ex ante kondicionality Áno/Nie/Čiastočne	Kritériá	Splnenie kritérií Áno/Nie	Odkaz (odkaz na stratégie, právny akt alebo iné relevantné dokumenty, vrátane odkazov na príslušné časti, články alebo odseky, doplnené hypertextovými prepojeniami na internetové stránky, alebo prístupom k úplnému textu)	Vysvetlenia
7.1. Doprava: existencia komplexného plánu alebo plánov alebo rámca či rámcov pre dopravné investície v súlade s inštitucionálnou štruktúrou členských štátov (vrátane verejnej dopravy na regionálnej a miestnej úrovni), ktorý podporuje rozvoj infraštruktúry a zlepšuje prepojenie na úplnú a základnú sieť TEN-T.	PO 1 – PO 6	**Čiastočne**	Existuje komplexný plán či plány alebo rámec či rámce pre dopravné investície, ktoré spĺňajú právne požiadavky na strategické environmentálne posúdenie a stanovujú:	**NIE**	„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132 „Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020“ http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132	Strategický plán do roku 2020 (fáza I) a Stratégia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy boli schválené vládou SR dňa 25.6.2014. Zoznam projektov je súčasťou strategických dokumentov. Bol vypracovaný Akčný plán na základe Guidance Note EK k obsahu Akčných plánov obsahujúci implementačný plán projektov financovaných z KF, EFRR a CEF. SEA dokumentov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bolo ukončené a 17.6.2014 vydalo MŽP SR záverečné stanovisko. Finálne verzie dokumentov budú
			- príspevok k jednotnému európskemu dopravnému priestoru v súlade s článkom 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 vrátane priorít pre investície do:	**ÁNO**		
			- základnej siete TEN-T a úplnej siete, pričom sa počíta s investíciami z EFRR a Kohézneho fondu,	**ÁNO**		

			- sekundárnej siete,	**NIE**		vypracované po konzultáciách s EK a JASPERS. Úplné splnenie EAK v sektore dopravy bude zabezpečené vypracovaním Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II).*
			- realistickú a kvalitnú realizáciu projektov, pri ktorých sa počíta s podporou zo strany EFRR a Kohézneho fondu .	**NIE**		
			Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov.	**NIE**	„Analýza kapacít prijímateľov OPD 2007 – 2013, prijímateľov a SORO OPII 2014 – 2020“	Analýza kapacít prijímateľov a SORO bola vypracovaná.
7.2. Železničná doprava: existencia komplexného plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy s osobitnou časťou venovanou rozvoju železničnej siete v súlade s inštitucionálnou štruktúrou členských štátov (vrátane verejnej dopravy na regionálnej a miestnej úrovni), ktorý podporuje rozvoj infraštruktúry a zlepšuje prepojenie na úplnú a základnú sieť	PO 1, PO 3, PO 5	**Nie**	V rámci uvedeného plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy existuje časť venovaná rozvoju železničnej siete, ktorá spĺňa právne požiadavky na strategické environmentálne posúdenie a stanovuje realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca).	**NIE**	„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132 „Stratégia rozvoja verejnej a nemotorovej osobnej dopravy SR do roku 2020“ http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132	Strategický plán do roku 2020 (fáza I) a Stratégia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy boli schválené vládou SR dňa 25.6.2014. Zoznam projektov je súčasťou strategických dokumentov. Bol vypracovaný Akčný plán na základe Guidance Note EK k obsahu Akčných plánov obsahujúci implementačný plán projektov financovaných z KF, EFRR a CEF. SEA dokumentov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na

TEN-T. Investície zahŕňajú mobilné aktíva, interoperabilitu a budovanie kapacít..						životné prostredie bolo ukončené a 17.6.2014 vydalo MŽP SR záverečné stanovisko. Finálne verzie dokumentov budú vypracované po konzultáciách s EK a JASPERS. Úplné splnenie EAK v sektore dopravy bude zabezpečené vypracovaním Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II).*
			Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov.	**NIE**	„Analýza kapacít prijímateľov OPD 2007 – 2013, prijímateľov a SORO OPII 2014 – 2020“	Analýza kapacít prijímateľov a SORO bola vypracovaná.
7.3. Iné druhy dopravy vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej prepravy, prístavov, multimodálnych spojení a letiskovej infraštruktúry: existencia komplexného plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy s	PO 4	**Nie**	Existencia časti venovanej vnútrozemským vodným cestám a námornej preprave, prístavom, multimodálnym spojeniam a letiskovej infraštruktúre v rámci plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy, ktorá:	**NIE**	„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132 „Stratégia rozvoja verejnej a nemotorovej osobnej dopravy SR do roku 2020“ http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132	Strategický plán do roku 2020 (fáza I) a Stratégia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy boli schválené vládou SR dňa 25.6.2014. Zoznam projektov je súčasťou strategických dokumentov. Bol vypracovaný Akčný plán na základe Guidance Note EK k obsahu Akčných plánov obsahujúci implementačný plán
			- je v súlade s právnymi	**NIE**		

osobitnou časťou venovanou vnútrozemským vodným cestám a námornej preprave, prístavom, multimodálnym spojeniam a letiskovej infraštruktúre, ktoré prispievajú k zlepšovaniu prepojenia na úplnú a základnú sieť TEN-T a podporujú udržateľnú regionálnu a miestnu mobilitu.			požiadavkami na strategické environmentálne posúdenie,			projektov financovaných z KF, EFRR a CEF. SEA dokumentov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bolo ukončené a 17.6.2014 vydalo MŽP SR záverečné stanovisko. Finálne verzie dokumentov budú vypracované po konzultáciách s EK a JASPERS. Úplné splnenie EAK v sektore dopravy bude zabezpečené vypracovaním Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II).*
			- stanovuje realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca).	**NIE**		
			Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov.	**NIE**	„Analýza kapacít prijímateľov OPD 2007 – 2013, prijímateľov a SORO OPII 2014 – 2020“	Analýza kapacít prijímateľov a SORO bola vypracovaná.

Pozn.: * Na základe dohody MDVRR SR a EK je plnenie EAK pre sektor dopravy vzhľadom na neexistenciu Dopravného modelu SR a komplexnej dátovej základne rozdelené do dvoch fáz. Fáza I zaväzuje SR pokračovať v začatých aktivitách a dopracovať dopravnú stratégiu o fázu II najneskôr do konca roka 2016.

~~Tab. 97~~Tab. 98 Identifikácia tematických ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia – ***Informačná spoločnosť (tematický cieľ 2)***

Ex ante kondicionalita	Prioritná os	Splnenie ex ante kondicionality Áno/Nie/Čiastočne	Kritériá	Splnenie kritérií Áno/Nie	Odkaz (odkaz na stratégie, právny akt alebo iné relevantné dokumenty, vrátane odkazov na príslušné časti, články alebo odseky, doplnené spojeniami na internetové stránky, alebo prístupom k úplnému textu)	Vysvetlenia
2.1 Rast v oblasti digitálnych služieb: strategický politický rámec pre digitálny rast, ktorý má podporovať finančne dostupné, kvalitné a interoperabilné súkromné a verejné služby využívajúce IKT a zvýšiť ich využívanie občanmi vrátane zraniteľných skupín, podnikateľskými subjektmi a verejnou správou	PO 7 Informačná spoločnosť	Áno	Existuje strategický politický rámec pre rast v oblasti digitálnych služieb, napríklad v rámci národnej alebo regionálnej stratégie pre inteligentnú špecializáciu, ktorý obsahuje: - Zostavenie rozpočtu a zoradenie činností podľa priorít prostredníctvom SWOT alebo podobnej analýzy, ktorá je v súlade s hodnotiacou tabuľkou Digitálnej agendy pre Európu - analýzu vyváženej podpory pre dopyt a ponuku IKT , ktorá sa mala vykonať	Áno Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23177 Vláda SR vzala Strategický dokument na vedomie dňa 08.01.2014. Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23177	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) vypracovaný Ministerstvom financií SR[52] stanovuje stratégiu ďalšieho rozvoja digitálnych služieb a infraštruktúry prístupovej siete novej generácie na Slovensku v programovom období 2014 - 2020 a zároveň plní ciele uvedené v pozičnom dokumente EK a realizuje opatrenia Digitálnej agendy pre Európu. Strategický dokument slúži ako východisko pre prípravu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (prioritná os 7 Informačná spoločnosť) a zameriava sa na splnenie ex ante

[52] Schválením zákona č. 171/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony, prešla s účinnosťou od 1.6.2016 pôsobnosť Ministerstva financií SR v oblasti informatizácie spoločnosti na Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. V nadväznosti na zmenu kompetenčného zákona vláda SR schválila Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu za sprostredkovateľský orgán pre prioritnú os 7 – Informačná spoločnosť. Funkciu Sprostredkovateľského orgánu pre prioritnú os 7 OPII pred 01.06.2016 vykonávalo Ministerstvo financií SR.

vrátane cezhraničných iniciatív.			- ukazovatele na meranie pokroku intervencií v oblastiach, ako je digitálna gramotnosť, elektronické začlenenie, elektronická dostupnosť a pokroku elektronického zdravotníctva, v medziach stanovených v článku 168 Zmluvy o fungovaní EÚ, ktoré sú v prípade potreby v súlade s príslušnými sektorovými stratégiami Únie alebo národnými či regionálnymi stratégiami	Áno	Vláda SR vzala Strategický dokument na vedomie dňa 08.01.2014. Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23177 Vláda SR vzala Strategický dokument na vedomie dňa 08.01.2014.	kondicionalít 2.1 Rast v oblasti digitálnych služieb a 2.2 Infraštruktúra sietí novej generácie.
			- Posúdenie potrieb posilnenia budovania IKT kapacít	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23177 Vláda SR vzala Strategický dokument na vedomie dňa 08.01.2014.	
2.2. Infraštruktúra sietí novej	PO 7	Áno	Existuje vnútroštátny a/alebo regionálny plán NGN, ktorý obsahuje:	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 –	

generácie (NGN): existencia národných alebo regionálnych plánov NGN, ktoré zohľadňujú regionálne činnosti s cieľom dosiahnuť ciele Únie týkajúce sa vysokorýchlostného prístupu na internet, zameriavajúc sa na oblasti, kde trh neposkytuje otvorenú infraštruktúru za dostupnú cenu a kvalitu v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže a štátnej pomoci v Únii, a poskytovanie dostupných služieb pre zraniteľné skupiny.			- Plán investícií do infraštruktúry založený na ekonomickej analýze s prihliadnutím na existujúcu súkromnú a verejnú infraštruktúru plánované investície - udržateľné investičné modely podporujúce hospodársku súťaž a poskytujúce prístup k otvoreným, finančne dostupným, kvalitným a nadčasovým službám a infraštruktúre - opatrenia na podporu súkromných investícií	Áno Áno	2020) http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23177 Vláda SR vzala Strategický dokument na vedomie dňa 08.01.2014. Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23177 Vláda SR vzala Strategický dokument na vedomie dňa 08.01.2014. Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23177 Vláda SR vzala Strategický dokument na vedomie dňa 08.01.2014.	

~~Tab. 98~~Tab. 99 Identifikácia všeobecných ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia (Podrobnejšie vyhodnotenie je uvedené v Prílohe 8)

Ex ante kondicionalita	Prioritná os	Splnenie ex ante kondicionality Áno/Nie/Čiastočne	Kritériá	Splnenie kritérií Áno/Nie	Odkaz (odkaz na stratégie, právny akt alebo iné relevantné dokumenty, vrátane odkazov na príslušné časti, články alebo odseky, doplnené spojeniami na internetové stránky, alebo prístupom k úplnému textu)	Vysvetlenia
Nediskriminácia Existencia administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie práva Únie v oblasti nediskriminácie a politiky v oblasti EŠIF.	PO 1 – PO 8	**Nie**	Opatrenia v súlade s inštitucionálnym a právnym rámcom členských štátov na zapojenie orgánov zodpovedných za podporu rovnakého zaobchádzania so všetkými osobami počas prípravy a vykonávania programov, a to vrátane poskytovania poradenstva o rovnosti v rámci činností spojených s EŠIF.	**Nie**	Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov http://www.epi.sk/Main/Default.aspx?Template=~%2FMain%2FTArticles.ascx&LngID=0&zzsrlnkid=4654186&phContent=~%2FZzSR%2FShowRule.ascx&RuleId=14927&pa=13597 Antidiskriminačný zákon (Zákon 365/2004 Z. z. o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach a o ochrane pred diskrimináciou) http://www.gender.gov.sk/?page_id=72	Odbor rodovej rovnosti a rovnosti príležitostí (ORRRP) na MPSVR SR je výkonným orgánom pre implementáciu programov. ORRRP spolupracoval na príprave operačných programov a bude zapojený do implementácie a monitorovania prostredníctvom členstva v monitorovacích výboroch a poskytovaním poradenstva (školení). V termíne do 1. 6. 2014 boli navýšené administratívne kapacity odboru. Za poskytovanie poradenstva je zodpovedné Slovenské národné stredisko pre ľudské práva (SNSĽP). Zastúpenie hlavných MVO a odborníkov na diskrimináciu, rodovú rovnosť a zdravotné postihnutie pri príprave a implementácii operačných programov je zaistené prostredníctvom ich účasti v

						pracovnej skupine gestora HP.
			Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy pre zamestnancov orgánov zapojených do riadenia a kontroly EŠIF v oblasti práva a politiky Únie v oblasti nediskriminácie.	**Nie**		
Rodová rovnosť Existencia administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie práva a politiky Únie týkajúcich sa rodovej rovnosti v oblasti EŠIF.	PO 1 – PO 8	**Nie**	Opatrenia v súlade s inštitucionálnym a právnym rámcom členských štátov na zapojenie orgánov zodpovedných za podporu rodovej rovnosti počas prípravy a vykonávania programov, a to vrátane poskytovania poradenstva o rodovej rovnosti v rámci činností spojených s EŠIF.	**Nie**	Ďalší zoznam a adresár spolupracujúcich mimovládnych organizácií v SR venujúcich sa právam žien a rodovej rovnosti http://www.gender.gov.sk/?page_id=347 Národná stratégia rodovej rovnosti na roky 2009 – 2013 http://www.gender.gov.sk/?page_id=294	Odbor rodovej rovnosti a rovnosti príležitostí (ORRRP) na MPSVR SR je výkonným orgánom pre implementáciu programov. ORRRP spolupracoval na príprave operačných programov a bude zapojený do implementácie a monitorovania prostredníctvom členstva v monitorovacích výboroch a poskytovaním poradenstva (školení). Zastúpenie hlavných MVO a odborníkov na diskrimináciu, rodovú rovnosť a zdravotné postihnutie pri príprave a implementácii operačných programov je zaistené prostredníctvom ich účasti v pracovnej skupine gestora HP. Nová Stratégia rodovej

						rovnosti na roky 2014 - 2020 sa pripravuje na základe vyhodnotenia súčasnej Národnej stratégie rodovej rovnosti na roky 2009 – 2013. Nová stratégia bude pripravená v novembri 2014.
			Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy pre zamestnancov orgánov zapojených do riadenia a kontroly EŠIF v oblasti práva a politiky Únie týkajúcich sa rodovej rovnosti a jej uplatňovania.	**Nie**		
Zdravotné postihnutie Existencia administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím v oblasti EŠIF v súlade s rozhodnutím Rady 2010/48/ES.	PO1 – PO8	**Nie**	Opatrenia v súlade s inštitucionálnym a právnym rámcom členských štátov na vykonávanie konzultácií a zapojenie orgánov, ktoré sú zodpovedné za ochranu práv osôb so zdravotným postihnutím, alebo organizácií zastupujúcich osoby so zdravotným postihnutím, a ďalšie príslušné zainteresované osoby počas prípravy a vykonávania programov.	**Nie**	Národný program rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2014 – 2020. http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23180	Odbor rodovej rovnosti a rovnosti príležitostí (ORRRP) na MPSVR SR je výkonným orgánom pre implementáciu programov. ORRRP spolupracoval na príprave operačných programov a bude zapojený do implementácie a monitorovania prostredníctvom členstva v monitorovacích výboroch a poskytovaním poradenstva (školení). Zastúpenie hlavných MVO a odborníkov na diskrimináciu, rodovú rovnosť a zdravotné

						postihnutie pri príprave a implementácii operačných programov je zaistené prostredníctvom ich účasti v pracovnej skupine gestora HP.
			Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy pre zamestnancov orgánov zapojených do riadenia a kontroly EŠIF v oblasti platného práva a politiky Únie a členských štátov týkajúcich sa zdravotného postihnutia vrátane dostupnosti a praktického uplatňovania Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím transponovaného v právnych predpisoch Únie, a členských štátov.	**Nie**		
			Opatrenia na zabezpečenie sledovania vykonávania článku 9 Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím vo vzťahu k EŠIF počas prípravy a vykonávania programov.	**Nie**		Vykonávanie článku 9 Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím je zabezpečené prostredníctvom Národného programu, ktorý venuje osobitnú kapitolu dostupnosti a relevantným opatreniam. Opatrenia vzťahujúce sa na tento článok sa zameriavajú hlavne na bezbariérový

						prístup v budovách a doprave a dostupnosti tovarov, služieb a informácií.
Verejné obstarávanie Existencia pravidiel na efektívnu aplikáciu legislatívy Únie v oblasti verejného obstarávania.	PO 1 – PO 8	**Nie**	Opatrenia na účinné uplatňovanie pravidiel Únie o verejnom obstarávaní prostredníctvom primeraných mechanizmov	**Nie**	Zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní http://www.uvo.gov.sk/legislativa/-/document_library_display/74gW/view/706651?_110_INSTANCE_74gW_redirect=http%3A%2F%2Fwww.uvo.gov.sk%2Flegislativa%3Fp_p_id%3D110_INSTANCE_74gW%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1 Zákon č. 95/2013 Z. z. (novelizácia zákona č. 25/2006 Z. z.) http://www.upsvar.sk/buxus/docs//urady/VK/vo/13-z095.pdf	*Plánované opatrenia:* - Elektronické verejné obstarávanie; - Zvýšená podpora ÚVO pre subjekty vykonávajúce kontrolu verejného obstarávania prostredníctvom Dohody o spolupráci; - Zavedenie analýzy rizík; - Vypracovanie vzorových dokumentov; - Na úrovni systému riadenia vypracovanie kontrolných zoznamov pre kontrolu RO; - Príprava jednotných pravidiel a požiadaviek na VO a požiadaviek na dokumentáciu VO; - Zavedenie cenových máp, benchmarkov a limitov pre posúdenie hospodárnosti; - Zavedenie povinnej ex ante kontroly; - Zvedenie spolupráce s Protimonopolným úradom SR. Opatrenia na hlavné typy konkrétnych nedostatkov zistených EK, ktoré sú

						plánované, sú nasledovné: - Konflikt záujmov; - Nedostatočná hospodárska súťaž; - Diskriminačné podmienky súťaže.
			Opatrenia, ktorými sa zabezpečia transparentné postupy prideľovania zákaziek.	**Nie**		Oblasť zadávania zákaziek nepodliehajúcich príslušným smerniciam EÚ v oblasti VO (podlimitné zákazky) je v SR legislatívne pokrytá samotným zákonom o VO. Takto je zabezpečená povinnosť postupu podľa tohto zákona pri obstarávaní prác, tovarov a služieb pre verejných obstarávateľov, obstarávateľov, ako aj osôb, ktoré sú prijímateľmi nenávratného finančného príspevku. Postupy pre takéto zákazky vychádzajú zo základných princípov verejného obstarávania uvádzaných v predmetných smerniciach EÚ, preto zabezpečujú transparentné postupy verejného obstarávania aj pre zákazky, ktoré nespadajú pod smernice EÚ v oblasti verejného obstarávania. Na postupy verejného obstarávania týchto zákaziek sa budú vzťahovať rovnaké opatrenia uvedené vyššie, v

						kritériu 1. *Opatrenie čiastočne prijaté.*
			Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy a informovanie zamestnancov zapojených do vykonávania EŠIF.	**Nie**	Úrad pre verejné obstarávanie v spolupráci s každým RO v periodicite pol roka vypracováva správu o výsledkoch kontrol a auditov v oblasti VO a táto je zverejnená: http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=21941 (napr. http://www.opzp.sk/dokumenty/projektove-dokumenty/rozhodnutia-uvo-sr-v-procesoch-vo-v-ramci-projketov-op-zp-v-programovom-obdobi-2007-2013/ alebo http://www.ropka.sk/sk/verejne-obstaravania/) http://www.uvo.gov.sk/za-obdobie-od-1.1.2013-do-30.6.2013	*Plánované opatrenia:* - Zavedenie jednotného systému vzdelávania zamestnancov v rámci Systému riadenia a kontroly EŠIF. RO bude povinné zabezpečiť pre všetkých zamestnancov zúčastnených na implementácii fondov pravidelnú odbornú prípravu a školenia, pričom títo zamestnanci budú povinní sa tohto vzdelávania zúčastniť. - V gescii CKO zriadenie Koordinačného výboru pre spoluprácu pri verejnom obstarávaní. Toto odborné fórum pozostávajúce najmä zo zástupcov CKO, ÚVO, CO, OA, RO zabezpečí spoločný postup v rámci aplikácie pravidiel VO (spolupráca pri vydávaní metodických výkladov, pokynov a usmernení prispôsobených podľa potrieb implementácie fondov EÚ). Jednoznačnou výhodou zriadenia tohto orgánu bude okamžité identifikovanie prípadných

						závažných pochybení (systémových nezrovnalostí) v postupoch RO/SORO pri kontrole VO a efektívna možnosť prijatia adekvátnych nápravných opatrení na ich odstránenie.
			Opatrenia na zabezpečenie administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie pravidiel Únie o verejnom obstarávaní.	**Nie**	*Úrad pre verejné obstarávanie* http://www.uvo.gov.sk/domov *Metodické usmernenia (ÚVO)* http://www.uvo.gov.sk/metodicke-usmernenia	Zabezpečenie technickej pomoci v rámci spolupráce s ÚVO na refundáciu mzdových nákladov zamestnancov vykonávajúcich podporné činnosti pre RO, SORO, OA, CO v rámci Dohody o spolupráci. *Opatrenie plánované.* Technická pomoc v rámci spolupráce s ÚVO na refundáciu nákladov na znalecké posudky a odborné stanoviská, ktoré budú potrebné pre výkon podporných činností pre RO, SORO, OA, CO v rámci Dohody o spolupráci. *Opatrenie plánované.* Technická pomoc pre spoluprácu s Protimonopolným úradom SR – *Opatrenie plánované.* Technická pomoc na školenia prijímateľov. Školenia budú zamerané na prijímateľov, resp.

						žiadateľov. *Opatrenie plánované.*
Štátna pomoc[53] Existencia pravidiel na efektívne uplatňovanie práva Únie o štátnej pomoci v oblasti EŠIF.	PO 1, PO 3, PO 4, PO 5 a PO 7.	**Čiastočne**	Opatrenia na zabezpečenie účinného uplatňovania pravidiel Únie o štátnej pomoci.	**Nie**		Centrálny IT register pre štátnu pomoc bude zriadený v rozsahu a v štruktúre, ako ich vymedzí nové nariadenie o skupinových výnimkách ako aj príslušné usmernenia Európskej komisie.
			Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy a informovania zamestnancov zapojených do vykonávania EŠIF.	**Áno**	Príslušné školenia pracovníkov na tému uplatňovania pravidiel EÚ o štátnej pomoci na všetkých relevantných úrovniach (t.j. príslušné oddelenia) sa už konali alebo sú naplánované.	Príslušné školenia pracovníkov na tému uplatňovania pravidiel EÚ o štátnej pomoci na všetkých relevantných úrovniach (t.j. príslušné oddelenia) sa už konali alebo sú naplánované.
			Opatrenia na zabezpečenie administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie pravidiel Únie o štátnej pomoci.	**Áno**		Kvantifikácia potreby posilnenia administratívnych kapacít koordinátora štátnej pomoci s ohľadom na predmetnú ex ante kondicionalitu ako aj založenie metodických centier požadovaných zo strany EK bolo stanovené s predstaviteľmi GR pre hospodársku súťaž. Rovnako aj OP TP zohľadňuje zvýšené administratívne kapacity MF SR pri jeho úlohe koordinátora štátnej pomoci.

[53] S účinnosťou od 01.01.2016 úlohy koordinátora pomoci plní Protimonopolný úrad SR v súlade so zákonom č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o štátnej pomoci).

Právne predpisy v oblasti životného prostredia týkajúce sa posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) a strategického environmentálneho posudzovania (SEA) Existencia pravidiel na efektívne uplatňovanie právnych predpisov Únie v oblasti životného prostredia týkajúcich sa EIA a SEA.	PO 1 – PO 7	**Čiastočne**	Opatrenia na zabezpečenie účinného uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ (EIA) a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES (SEA).	**Nie**	Zákon 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Zákon je uverejnený na stránke www.jaspi.justice.gov.sk Návrh novelizácie zákona: http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23688 Návrh novelizácie zákona je predmetom schvaľovacieho procesu v Národnej rade SR od 16. 7. 2014.	21. 3. 2013 infringement k transpozičnému deficitu k smernici 2011/92/EÚ. 12. 7. 2013 odpoveď SR zaslaná na formálne oznámenie EK, SR deklaruje, že vykoná príslušné legislatívne úpravy a poskytne metodické usmernenia na odstránenie transpozičného deficitu. Návrh zákona 2. 7. 2014 schválený uznesením vlády SR č. 330/2014 http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=23688 Dňa 16. 7. 2014 - odoslaný na rokovanie Národnej rady SR. V prípade smernice EIA sa 7. 5. 2014 uskutočnilo stretnutie CKO, MŽP SR a MDVRR SR. Pri formulovaní návrhu opatrení bolo prihliadané na skúsenosti MDVRR SR v oblasti opätovného posudzovania a schvaľovania projektov v prípade zmien v projektoch v rámci uplatnenia inštitútu oznámenia o zmene navrhovanej činnosti podľa

						zákona č. 24/2006 Z. z., ako aj oznámenie o zmene stavby podľa stavebného zákona (zákon č. 50/1976).
			Opatrenia v oblasti odbornej prípravy a informovania zamestnancov zapojených do vykonávania smerníc EIA a SEA.	**Nie**	Stratégia školenia a informovania zamestnancov zapojených do vykonávania smerníc EIA a SEA, vrátane návrhu opatrení na jej realizáciu schválená rokovaním 7. porady vedenia MŽP SR, ktorá sa konala dňa 7. 3. 2013. http://www.sazp.sk/public/index/go.php?id=81&prm3=686	Vzdelávanie bude zabezpečované najmä prostredníctvom prednášok, workshopov, seminárov a konferencií. S ohľadom na skutočnosť, že bola začatá procedúra infringementu vo veci transpozičného deficitu vo vzťahu k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ bude potrebné vykonať aktualizáciu stratégie školení, ktorá bude reflektovať na potrebu metodického usmernenia v „prechodnom“ období (do schválenia a nadobudnutia účinnosti príslušných legislatívnych úprav) a na príslušné legislatívne úpravy.
			Opatrenia na zabezpečenie dostatočnej administratívnej kapacity.	**Áno**	Analýza administratívnych kapacít v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie (vykonávania smerníc EIA a SEA), vrátane návrhu opatrení na zabezpečenie ich dostatočného stavu schválená rokovaním 3. porady vedenia MŽP SR, ktorá sa konala dňa 24. 1. 2013.	Záver analýzy poukazuje na skutočnosť, že súčasný stav administratívnych kapacít v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie je dostatočný. Aktuálne nebola identifikovaná potreba revízie predmetnej analýzy, ani nevznikla potreba jej

						reambulácie na základe pripomienok vznesených k návrhu legislatívnych úprav vo vzťahu k zákonu č. 24/2006 Z.z.
Štatistické systémy a ukazovatele výsledkov: Existencia štatistického základu potrebného na uskutočnenie hodnotení pre posúdenie účinnosti a vplyvu programov. Existencia systému ukazovateľov výsledkov nevyhnutných pre výber opatrení, ktoré čo najúčinnejšie prispievajú k dosiahnutiu želaných výsledkov, pre monitorovane pokroku pri dosahovaní výsledkov a vykonanie	PO 1 – PO 8	**Čiastočne**	Zavedené sú opatrenia na zabezpečenie včasného zhromaždenia a konsolidácie štatistických údajov s týmito prvkami: - identifikácia zdrojov a mechanizmov na zaručenie validácie štatistických údajov, - opatrenia na uverejnenie konsolidovaných údajov a ich sprístupnenie verejnosti.	**Áno**	MDVRR SR v zmysle návrhu Usmernenia CKO k tvorbe merateľných ukazovateľov na programovej a projektovej úrovni vypracovalo opis systémov monitorovania a hodnotenia na úrovni OPII.	Opis monitorovania a hodnotenia na programovej úrovni obsahuje: 1. Merateľné ukazovatele, definíciu, spôsob výpočtu, mernú jednotku, cieľovú hodnotu, zdroj a periodicitu monitorovania. Spoločným znakom pre ukazovatele je ich jednoznačné priradenie k prioritnej osi, tematickému cieľu, investičnej priorite a špecifickému cieľu. Významným faktorom pre skladbu ukazovateľov bola skúsenosť počas programového obdobia 2007 – 2013. 2. Definovanie výkonnostného rámca: zdôvodnenie výberu ukazovateľov do výkonnostného rámca, stanovenie míľnikov a cieľových hodnôt pre roky 2018 a 2023, popis, výpočet stanovenia míľnikov a cieľových hodnôt a % reprezentujúcich intervencií na úrovni prioritných osí.

posúdenia vplyvu.						3. Definovanie údajov potrebných pre účely hodnotenia: definovanie zamerania hodnotenia, identifikácia predpokladanej metódy hodnotenia (kvalitatívna/kvantitatívna), dát a údajov, zdroj dát, frekvencia ich zberu, spôsob ich archivácie a informáciu o ochrane citlivých údajov a spôsob ich zabezpečenia.
			Účinný systém ukazovateľov výsledkov vrátane: - výberu ukazovateľov výsledkov pre každý program poskytujúcich informácie o tom, čo motivuje výber politických opatrení financovaných programom, - stanovenia cieľov týchto ukazovateľov, - súladu každého ukazovateľa s týmito náležitosťami: odolnosť a štatistická validácia, jasný normatívny výklad, citlivosť voči politike a včasné zhromažďovanie údajov.	**Áno**	Súčasťou opisu systémov monitorovania a hodnotenia pre OPII, ktoré MDVRR SR vypracovalo v zmysle návrhu Usmernenia CKO k tvorbe merateľných ukazovateľov na programovej a projektovej úrovni sú ukazovatele výsledku .	MDVRR SR definovalo v rámci návrhu OPII merateľné ukazovatele výsledku. Merateľné ukazovatele výsledku majú jasný vzťah ku konkrétnemu špecifickému cieľu OPII, definíciu, spôsob výpočtu, mernú jednotku, východiskovú hodnotu, spôsob určenia východiskovej hodnoty, rok pre východiskovú hodnotu, cieľovú hodnotu (rok 2023), zdroj a periodicitu monitorovania.
			Postupy zavedené na	**Nie**		Po schválení ukazovateľov

			zaručenie toho, aby všetky operácie financované z programu prijali účinný systém ukazovateľov			v OPII sa RO pre OPII sústredí na tvorbu číselníka merateľných ukazovateľov na projektovej úrovni. Merateľné ukazovatele na projektovej úrovni budú nadefinované v súlade s Usmernením CKO k tvorbe merateľných ukazovateľov na programovej a projektovej úrovni. Základnými všeobecnými východiskami pri tvorbe merateľných ukazovateľov projektov je napr. potreba zachovania intervenčnej logiky, zabezpečenie ich agregácie na programovú úroveň, ich previazanosti s aktivitami operačného programu , zabezpečenia validity ich overovania.

Pozn.: *Potrebu vypracovať schémy štátnej pomoci predpokladá RO OPII pri investičnej priorite 7i) prioritnej osi 1, investičnej priorite 7i) prioritnej osi 4 a investičnej priorite 7d) prioritnej osi 5. V ostatných prípadoch by mala byť štátna pomoc riešená prostredníctvom nariadenia EP a Rady (ES) č. 1370 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.

9.2 Aktivity na zabezpečenie splnenia všeobecných a tematických ex ante kondicionalít

~~Tab. 99~~Tab. 100 Aktivity, ktoré budú vykonané pre splnenie tematických ex ante kondicionalít

Tematické ex ante kondicionality, ktoré sú nesplnené alebo splnené len čiastočne	Nesplnené kritériá	Plánované opatrenie	Konečný termín (dátum)	Orgány zodpovedné za splnenie
7.1. Doprava: Existencia komplexného plánu alebo plánov alebo rámca či rámcov pre dopravné investície v súlade s inštitucionálnou štruktúrou členských štátov (vrátane verejnej dopravy na regionálnej a miestnej úrovni), ktorý podporuje rozvoj infraštruktúry a zlepšuje prepojenie na úplnú a základnú sieť TEN-T.	Existuje komplexný plán či plány alebo rámec či rámce pre dopravné investície, ktoré spĺňajú právne požiadavky na strategické environmentálne posúdenie a stanovujú:	Zabezpečenie dopravného modelu SR za účelom účinnejšieho posúdenia potrieb a efektívnejšieho plánovania ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry SR.	31.10.2015	MDVRR SR (sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Vypracovanie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na základe výstupov z dopravného modelu SR.	30.6.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava a ostatnými odbornými útvarmi ministerstva)
		Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.).	31.10.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na rokovanie Hospodárskej a sociálnej rady SR za účelom jeho schválenia.	30.11.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na rokovanie vlády SR za účelom jeho schválenia.	31.12.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)

		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) EK za účelom posúdenia úplného splnenia ex ante kondicionalít stanovených pre sektor dopravy.	31.12.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
	- príspevok k jednotnému európskemu dopravnému priestoru v súlade s článkom 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 vrátane priorít pre investície do - sekundárnej siete	Vypracovanie strategického plánu rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy	31.12.2014	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
	- realistickú a kvalitnú realizáciu projektov, pri ktorých sa počíta s podporou zo strany EFRR a Kohézneho fondu .	Vypracovanie implementačného plánu projektov financovaných z KF, EFRR a CEF ako súčasť Akčného plánu pre naplnenie ex ante kondicionality č. 7 na základe formy definovanej v Guidance Note EK k obsahu Akčných plánov	31.1.2015	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
	Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov	Aplikácia opatrení identifikovaných analýzou, tzn. prijatie potrebných krokov na zavedenie opatrení do praxe.	31.10.2014	MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) v spolupráci s prijímateľmi
7.2. Železničná doprava: existencia komplexného plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy s osobitnou časťou venovanou rozvoju železničnej siete v súlade s inštitucionálnou	V rámci uvedeného plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy existuje časť venovaná rozvoju železničnej siete, ktorá spĺňa právne požiadavky na strategické environmentálne	Zabezpečenie dopravného modelu SR za účelom účinnejšieho posúdenia potrieb a efektívnejšieho plánovania ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry SR.	31.10.2015	MDVRR SR (sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)

štruktúrou členských štátov (vrátane verejnej dopravy na regionálnej a miestnej úrovni), ktorý podporuje rozvoj infraštruktúry a zlepšuje prepojenie na úplnú a základnú sieť TEN-T. Investície zahŕňajú mobilné aktíva, interoperabilitu a budovanie kapacít.	posúdenie a stanovuje realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca).	Vypracovanie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na základe výstupov z dopravného modelu SR.	30.6.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava a ostatnými odbornými útvarmi ministerstva)
		Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.)	31.10.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na rokovanie Hospodárskej a sociálnej rady SR za účelom jeho schválenia.	30.11.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na rokovanie vlády SR za účelom jeho schválenia	31.12.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) EK za účelom posúdenia úplného splnenia ex ante kondicionalít stanovených pre sektor dopravy	31.12.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
	Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov.	Aplikácia opatrení identifikovaných analýzou, tzn. prijatie potrebných krokov na zavedenie opatrení do praxe.	31.10.2014	MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) v spolupráci s prijímateľmi

7.3. Iné druhy dopravy vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej prepravy, prístavov, multimodálnych spojení a letiskovej infraštruktúry: existencia komplexného plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy s osobitnou časťou venovanou vnútrozemským vodným cestám a námornej preprave, prístavom, multimodálnym spojeniam a letiskovej infraštruktúre, ktoré prispievajú k zlepšovaniu prepojenia na úplnú a základnú sieť TEN-T a podporujú udržateľnú regionálnu a miestnu mobilitu.	Existencia časti venovanej vnútrozemským vodným cestám a námornej preprave, prístavom, multimodálnym spojeniam a letiskovej infraštruktúre v rámci plánu či plánov alebo rámca či rámcov dopravy, ktorá:	Zabezpečenie dopravného modelu SR za účelom účinnejšieho posúdenia potrieb a efektívnejšieho plánovania ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry SR.	31.10.2015	MDVRR SR (sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Vypracovanie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na základe výstupov z dopravného modelu SR.	30.6.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava a ostatnými odbornými útvarmi ministerstva)
		Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.)	31.10.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na rokovanie Hospodárskej a sociálnej rady SR za účelom jeho schválenia.	30.6.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) na rokovanie vlády SR za účelom jeho schválenia	31.12.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
		Predloženie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) EK za účelom posúdenia úplného splnenia ex ante kondicionalít stanovených pre sektor dopravy	31.12.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)

	Je v súlade s právnymi požiadavkami na strategické environmentálne posúdenie.	Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.)	31.10.2016	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
	- stanovuje realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca).	Vypracovanie implementačného plánu projektov financovaných z KF, EFRR a CEF ako súčasť Akčného plánu pre naplnenie ex ante kondicionality č. 7 na základe formy definovanej v Guidance Note EK k obsahu Akčných plánov	31.1.2015	MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava)
	Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov.	Aplikácia opatrení identifikovaných analýzou, tzn. prijatie potrebných krokov na zavedenie opatrení do praxe.	31.10.2014	MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava v spolupráci s prijímateľmi

~~Tab. 100~~Tab. 101 Aktivity, ktoré budú vykonané pre splnenie všeobecných ex ante kondicionalít (Podrobnejšie informácie sú uvedené v Prílohe 8)

Všeobecné ex ante kondicionality, ktoré sú nesplnené alebo splnené len čiastočne	Nesplnené kritériá	Plánované opatrenie	Konečný termín (dátum)	Orgány zodpovedné za splnenie
Nediskriminácia Existencia administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie práva Únie v oblasti nediskriminácie a politiky v oblasti EŠIF.	Opatrenia v súlade s inštitucionálnym a právnym rámcom členských štátov na zapojenie orgánov zodpovedných za podporu rovnakého zaobchádzania so všetkými osobami počas prípravy a vykonávania programov, a to vrátane poskytovania poradenstva o rovnosti v rámci činností spojených s EŠIF.	**Posilnenie administratívnych kapacít odboru rodovej rovnosti a rovnosti príležitostí MPSVR SR.** Dosiahnutie optimalizovaného stavu administratívnych kapacít vytvorením oddelenia pre implementáciu horizontálnych princípov nediskriminácie a rovnosti mužov a žien v 7 pracovných miest na TPP plus 1 asistenta/ku. Navýšenie administratívnych kapacít odboru rodovej rovnosti a rovnosti príležitostí MPSVR SR.	**1.11. 2014** Dosiahnutie optimalizovaného stavu administratívnych kapacít vytvorením oddelenia pre implementáciu horizontálnych princípov nediskriminácie a rovnosti mužov a žien v počte 7 pracovných miest na TPP plus 1 asistent/ka. Pôvodný termín 31. 8. 2014 bol posunutý vzhľadom na potrebu schválenia materiálu k administratívnym kapacitám vládou SR a prípravu projektu z OPTP.	MPSVR SR
		Zapojenie Slovenského národného strediska pre ľudské práva ako „equality body“.	**30.12.2014**	
		Národný akčný plán pre prevenciu a elimináciu diskriminácie	**30.6.2015**	
		Celoštátna stratégiu ochrany a podpory ľudských práv v Slovenskej republike Predloženie stratégie na rokovanie vlády SR http://www.radavladylp.gov.sk/po-rokovani-rady-vlady-pre-ludske-prava-narodnostne-mensiny-a-rodovu-rovnost/	**31. 12. 2014** Pôvodný termínu 30. 6. 2014 bol posunutý z dôvodu prebiehajúceho medzirezortného pripomienkového konania.	
	Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy pre zamestnancov orgánov	Vypracovanie stratégie školenia a informovania zamestnancov zapojených do využívania fondov a následné podanie projektu z OP TP na finančné	**31. 12. 2014** Pôvodný termínu 30. 6. 2014 bol posunutý z dôvodu prebiehajúceho	

	zapojených do riadenia a kontroly EŠIF v oblasti práva a politiky Únie v oblasti nediskriminácie.	zabezpečenie školení. Termín na predloženie stratégie na rokovanie vlády SR: http://www.radavladylp.gov.sk/po-rokovani-rady-vlady-pre-ludske-prava-narodnostne-mensiny-a-rodovu-rovnost/	medzirezortného pripomienkového konania.	
Rodová rovnosť Existencia administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie práva a politiky Únie týkajúcich sa rodovej rovnosti v oblasti EŠIF.	Opatrenia v súlade s inštitucionálnym a právnym rámcom členských štátov na zapojenie orgánov zodpovedných za podporu rodovej rovnosti počas prípravy a vykonávania programov, a to vrátane poskytovania poradenstva o rodovej rovnosti v rámci činností spojených s EŠIF.	**Posilnenie administratívnych kapacít odboru rodovej rovnosti a rovnosti príležitostí MPSVR SR.** Inštitucionálny mechanizmus koordinácie HP bude budovaný s dôrazom na metodické vedenie, publicitu, školiace a vzdelávacie aktivity, hodnotiaci a výberový proces ako aj na monitorovanie a kontrolu	**1.11. 2014** Dosiahnutie optimalizovaného stavu administratívnych kapacít vytvorením oddelenia pre implementáciu horizontálnych princípov nediskriminácie a rovnosti mužov a žien v počte 7 pracovných miest na TPP plus 1 asistent/ka. Pôvodný termín 31. 8. 2014 bol posunutý vzhľadom na potrebu schválenia materiálu k administratívnym kapacitám vládou SR a prípravu projektu z OPTP.	MPSVR SR
		Stratégia rodovej rovnosti na roky 2014 – 2020. Predloženie novej stratégie rodovej rovnosti na rokovanie vlády SR:	**30.11.2014**	
		Celoštátna stratégia ochrany a podpory ľudských práv v SR Predloženie stratégie ĽP na rokovanie vlády SR: http://www.radavladylp.gov.sk/po-rokovani-rady-vlady-pre-ludske-prava-narodnostne-mensiny-a-rodovu-rovnost/	**31.12. 2014** Pôvodný termín 30. 6. 2014 bol posunutý z dôvodu prebiehajúceho medzirezortného pripomienkového konania.	
	Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy pre	**Vypracovanie stratégie školenia a informovania zamestnancov zapojených do využívania fondov a následné podanie projektu z OP TP na finančné zabezpečenie školení.**	**1.11. 2014** Pôvodný termín 30. 6. 2014 bol posunutý z dôvodu predloženia žiadosti na	

	zamestnancov orgánov zapojených do riadenia a kontroly EŠIF v oblasti práva a politiky Únie týkajúcich sa rodovej rovnosti a jej uplatňovania.	Školiace a vzdelávacie aktivity a informovanie zamestnancov/kyň zapojených do využívania fondov; konferencie, publikácie a propagačné tlačoviny/materiály, zverejňovanie správ v národných a regionálnych/miestnych masmédiách a iné, bude vykonávať garant za HP.	zvýšenie finančných prostriedkov z OP TP. Žiadosť na RO OP TP bola podaná 19. 6. 2014. Projekt bol vypracovaný, avšak jeho predloženie je viazané na schválenie navýšenej čiastky finančných prostriedkov z OP TP. Stratégia vzdelávania bude súčasťou projektu.	
		Úvodné školenie pre RO Školenie k rodovej rovnosti vo verejnej správe a e-learnigové školenie k rodovej rovnosti bolo akreditované zo strany MŠVVŠ SR a pod dohľadom ORRRP. Školenia sa už poskytujú rôznym verejným inštitúciám a sú dostupné pre riadenie EŠIF. http://www.institutrr.sk/elearning/ http://isdv.fri.uniza.sk/CourseDetail.aspx?moduleId=26750 http://isdv.fri.uniza.sk/CourseDetail.aspx?moduleId=26746	**30.6.2015**	
Zdravotné postihnutie Existencia administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím v oblasti EŠIF v súlade s rozhodnutím Rady 2010/48/ES	Opatrenia v súlade s inštitucionálnym a právnym rámcom členských štátov na vykonávanie konzultácií a zapojenie orgánov, ktoré sú zodpovedné za ochranu práv osôb so zdravotným postihnutím, alebo organizácií zastupujúcich osoby so zdravotným postihnutím,	**Posilnenie administratívnych kapacít u orgánov zodpovedných za implementáciu Dohovoru OSN**	**30. 11. 2014** Dosiahnutie optimalizovaného stavu administratívnych kapacít vytvorením oddelenia pre implementáciu horizontálnych princípov nediskriminácie a rovnosti mužov a žien v počte 7 pracovných miest na TPP plus 1 asistent/ka. Pôvodný termín 31. 8. 2014 bol posunutý vzhľadom na	MPSVR SR

	a ďalšie príslušné zainteresované osoby počas prípravy a vykonávania programov.		potrebu schválenia materiálu k administratívnym kapacitám vládou SR a prípravu projektu z OPTP.	
		SR v súčasnosti pripravuje **Celoštátnu stratégiu ochrany a podpory ľudských práv v SR**, ktorá má definovať aj úlohy v oblasti zabezpečenia práv osôb so ZP. Predloženie stratégie ĽP na rokovanie vlády SR:	**31. 12. 2014.** Pôvodný termín 30. 6. 2014 sa posúva z dôvodu neschválenia stratégie ĽP na zasadnutí Rady vlády pre ĽPRRRP. Po skončení rozporových konaní bude stratégia ĽP opäť predložená na rokovanie Rady vlády pre ĽPRRRP.	
	Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy pre zamestnancov orgánov zapojených do riadenia a kontroly EŠIF v oblasti platného práva a politiky Únie a členských štátov týkajúcich sa zdravotného postihnutia vrátane dostupnosti a praktického uplatňovania Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím transponovaného v právnych predpisoch Únie, a členských štátov.	Vypracovanie stratégie školenia a informovania zamestnancov zapojených do využívania fondov a následné podanie projektu z OP TP na finančné zabezpečenie školení. Vypracovanie stratégie:	**1.11. 2014** Pôvodný termín 30. 6. 2014 bol posunutý z dôvodu predloženia žiadosti na zvýšenie finančných prostriedkov z OP TP. Žiadosť na RO OP TP bola podaná 19. 6. 2014. Projekt bol vypracovaný, avšak jeho predloženie je viazané na schválenie navýšenej čiastky finančných prostriedkov z OP TP. Stratégia vzdelávania bude súčasťou projektu.	
		Uskutočnenie vzdelávacích aktivít pre prvotné vzdelávanie RO:	**30.6.2015**	
	Opatrenia na zabezpečenie sledovania vykonávania článku 9	Proces monitorovania plnenia horizontálnych princípov bude na projektovej úrovni sledovaný prostredníctvom monitorovacích správ, ktorých súčasťou bude samostatný	**31. 10. 2014** 30.6.2014 – zapracovanie čl. 9 Dohovoru OSN do	

	Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím vo vzťahu k EŠIF počas prípravy a vykonávania programov.	výstup obsahujúci informácie o horizontálnych princípoch (t. j. popisom vykonaných aktivít, ich výsledkov a vyhodnotením ich príspevku k dosahovaniu stanovených cieľov horizontálnych princípov), ako aj kontrolou na mieste realizácie projektov a následne hodnotením príspevku k cieľom horizontálnych princípov. Samostatný výstup obsahujúci informácie o uplatňovaní horizontálneho princípu bude podkladom pre proces hodnotenia príspevku EŠIF k plneniu cieľov identifikovaných v národnom strategickom dokumente. Zapracovanie do riadiacej dokumentácie, proces uplatňovania v hodnotení , monitorovaní a kontrole, príprava assessment grid.	všetkých OP 31. 12. 2014 – vypracovanie dokumentu k systému implementácie vrátane monitorovania HP 30. 4. 2015 – následné zapracovanie do riadiacej dokumentácie OP, proces predloženia žiadosti o NFP s ohľadom na hodnotenie, monitorovanie a kontrolu, príprava assessment grid	
Verejné obstarávanie Existencia pravidiel na efektívnu aplikáciu legislatívy Únie v oblasti verejného obstarávania	Opatrenia na účinné uplatňovanie pravidiel Únie o verejnom obstarávaní prostredníctvom primeraných mechanizmov	Zvýšená podpora ÚVO pre subjekty vykonávajúce kontrolu verejného obstarávania prostredníctvom Dohody o spolupráci.	**30.11.2014**	Úrad pre verejné obstarávanie (ÚVO) CKO
		Zavedenie analýzy rizík pri výkone kontroly VO zo strany RO	**30.11.2014**	
		Vypracovanie vzorových dokumentov	**31.8.2016**	
		Na úrovni systému riadenia vypracovanie kontrolných zoznamov pre kontrolu RO	**30.11.2014**	
		Príprava jednotných pravidiel a požiadaviek na VO a požiadaviek na dokumentáciu VO	**30.6.2015**	
		Zavedenie cenových máp, benchmarkov a limitov pre posúdenie hospodárnosti;	**30.11.2014**	
		Zavedenie povinnej ex ante kontroly;	**30.11.2014**	
		Zvedenie spolupráce s Protimonopolným úradom SR	**30.11.2014**	
		Prijatie nového zákona o verejnom obstarávaní	**18.4.2016**	
		Elektronické verejné obstarávanie	V rámci lehôt stanovených v smerniciach EP a Rady 2014/23/EU, 2014/24/EU,	

			2014/25/EU	
		Zhodnotenie efektívnosti opatrení v rámci kritérií 1 až 4	**30.6.2015**	
	Opatrenia, ktorými sa zabezpečia transparentné postupy prideľovania zákaziek	Oblasť zadávania zákaziek nepodliehajúcich príslušným smerniciam EÚ v oblasti VO (podlimitné zákazky) je v SR legislatívne pokrytá samotným zákonom o VO. Takto je zabezpečená povinnosť postupu podľa tohto zákona pri obstarávaní prác, tovarov a služieb pre verejných obstarávateľov, obstarávateľov ako aj osôb, ktoré sú prijímateľmi nenávratného finančného príspevku.	**30.06.2015**	V závislosti od typu opatrenia uvádzaného v kritériu 1
	Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy a informovanie zamestnancov zapojených do vykonávania EŠIF	Zabezpečenie školení CKO týkajúcich sa postupov administratívnej kontroly VO v rámci systému riadenia, prezentovanie najčastejších nedostatkov identifikovaných pri kontrolách VO.	**30. 6. 2015**	CKO v spolupráci s príslušným organizačným útvarom Úradu vlády SR a ÚVO a PMÚ
	Opatrenia na zabezpečenie administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie pravidiel Únie o verejnom obstarávaní.	Pre zvýšenie spolupráce subjektov štátnej správy participujúcich v oblasti VO a kontroly hospodárskej súťaž bude táto spolupráca posilnená medzi ÚVO a Protimonopolným úradom SR, a to aj na úrovni zabezpečenia AK týchto subjektov prostredníctvom technickej pomoci.	**30.6.2015**	OP TP v spolupráci s CKO a PMÚ
Štátna pomoc Existencia pravidiel na efektívne uplatňovanie práva Únie o štátnej pomoci v oblasti EŠIF.	Opatrenia na zabezpečenie účinného uplatňovania pravidiel Únie o štátnej pomoci.	Novela zákona č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov s cieľom: - posilnenia úlohy koordinátora štátnej pomoci tak, aby jeho stanoviská a pozície boli záväzné a každý poskytovateľ štátnej pomoci pred jej poskytnutím musel predložiť koordinátorovi štátnej pomoci žiadosť o poskytnutie pomoci (na základe uznesenia vlády SR č. 156 z 9. 4. 2014 stanoviská a pozície koordinátora štátnej pomoci sú už záväzné pre všetky RO a SORO), 31. 7. 2015 - vytvorenia právneho rámca pre zriadenie centrálneho IT registra pre štátnu pomoc, ktorý by mal zahŕňať aj individuálnu pomoc a pomoc podliehajúcu všeobecnej	**31.12.2014**	MF SR

		skupinovej výnimke, 31. 7. 2015 - zriadenia centrálneho IT registra pre štátnu pomoc v rozsahu a v štruktúre ako ich vymedzí nové nariadenie GBER a príslušné usmernenia Európskej komisie.		
	Opatrenia na zabezpečenie administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie pravidiel Únie o štátnej pomoci	Posilnenie administratívnej kapacity koordinátora štátnej pomoci o 10 až 15 miest (100 % až 150 % navýšenie). V útvare koordinátora štátnej pomoci budú zabezpečované aj úlohy centra znalostí, ktoré poskytnú potrebné usmernenia v oblasti štátnej pomoci vrátane	**31.12.2014**	MF SR
Právne predpisy v oblasti životného prostredia týkajúce sa posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) a strategického environmentálneho	Opatrenia na zabezpečenie účinného uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ (EIA) a smernice Európskeho parlamentu a Rady	Novelizácia zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov – Plánovaná účinnosť novely zákona Overenie materiálno-technického a personálneho zabezpečenia pre vykonávanie novely zákona 30. 6. 2015	**1.12.2014**	MŽP SR v spolupráci s CKO a ostatnými dotknutými orgánmi štátnej správy

posudzovania (SEA) Existencia pravidiel na efektívne uplatňovanie právnych predpisov Únie v oblasti životného prostredia týkajúcich sa EIA a SEA.	2001/42/ES (SEA).	Metodické usmernenie postupu príslušných orgánov pre posudzovanie vplyvov v „prechodnom“ období (do schválenia a nadobudnutia účinnosti príslušných legislatívnych úprav): - písomná forma pre príslušné orgány štátnej správy v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie obsahujúca správne a dôsledné využívanie výberových kritérií pre zisťovacie konanie (príloha III. smernice EIA, ktorá je premietnutá v prílohe č. 10 zákona EIA), - písomná forma pre príslušné orgány štátnej správy v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie obsahujúca dôsledný postup pri odôvodnení rozhodnutí zo zisťovacieho konania uvedením vysporiadania sa so stanoviskami dotknutých orgánov a dotknutých obcí a tiež náležitým odôvodnením zo strany príslušného orgánu, - písomná forma pre povoľujúce orgány ako sa zverejní upovedomenie o začatí povoľovacieho konania, z ktorého bude jednoznačne vyplývať právo k prístupu k úplnej žiadosti o povolenie. Bude zverejnené na: www.enviroportal.sk.	**31.12.2014**	
		Zavedenie opatrenia na podporu uplatňovania smernice EIA: V rámci konania o žiadostiach - v prípade žiadostí o príspevok, ku ktorým bol záverečný dokument z procesu posudzovania vydaný pred nadobudnutím účinnosti novely zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, bude vykonané preskúmanie súladu predloženého projektu s predmetom posudzovania. V prípadoch, kde došlo k zmenám projektu, bude vykonané opätovné posudzovanie (re-assessment), a v prípade identifikovanej potreby aj opätovné povoľovacie konanie (re-permitting).	**31.12.2014**	

	Opatrenia v oblasti odbornej prípravy a informovania zamestnancov zapojených do vykonávania smerníc EIA a SEA.	Vykonanie školení reflektujúcich na príslušné legislatívne úpravy	**31.12.2014**	
Štatistické systémy a ukazovatele výsledkov: Existencia štatistického základu potrebného na uskutočnenie hodnotení pre posúdenie účinnosti a vplyvu programov. Existencia systému ukazovateľov výsledkov nevyhnutných pre výber opatrení, ktoré čo najúčinnejšie prispievajú k dosiahnutiu želaných výsledkov, pre monitorovane pokroku pri dosahovaní výsledkov a vykonanie posúdenia vplyvu.	Postupy zavedené na zaručenie toho, aby všetky operácie financované z programu prijali účinný systém ukazovateľov	Vypracovanie číselníka merateľných ukazovateľov projektov v zmysle zásad tvorby merateľných ukazovateľov na úrovni projektu, ktoré sú definované v Usmernení CKO k tvorbe merateľných ukazovateľov na programovej a projektovej úrovni.	**31.12.2014**	MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava), MF SR (sekcia informatizácie spoločnosti)

10 Zníženie administratívnej záťaže pre prijímateľov

V súvislosti s opatreniami na dosiahnutie zníženia administratívnej záťaže je všeobecne potrebné identifikovať a odstrániť bariéry na úrovni žiadateľov/prijímateľov o poskytnutie pomoci z EŠIF.

Viaceré opatrenia, systémového alebo ad hoc charakteru už boli prijaté v predchádzajúcich programových obdobiach na úrovni RO, prípadne CKO. So zavedením ďalších opatrení, ktoré budú reflektovať nové zistenia a špecifiká programového obdobia 2014 – 2020 sa počíta aj do budúcnosti. Cieľom je zvýšiť efektívnosť poskytovania finančných prostriedkov z EŠIF. V zmysle Partnerskej dohody SR sa potenciál znižovania administratívnej záťaže pri poskytovaní finančných prostriedkov z EŠIF v programovom období 2014 – 2020 týka najmä nasledujúcich oblastí:

- potreba zjednodušenia, sprehľadnenia a zjednotenia formy a obsahu vyhlasovaných výziev (písomných vyzvaní v prípade OPII) na predkladanie žiadostí o NFP;
- potreba zavedenia možnosti dvojkolového výberu žiadostí o NFP s dôrazom na minimalizáciu administratívnej a finančnej náročnosti prvého kola výberu;
- potreba zvýšenia dostupnosti informácií o možnostiach a podmienkach získania pomoci z EŠIF a centralizovaného poskytnutia kvalitného a odborného poradenstva v danej oblasti, vrátane zvýšenia informovanosti a publicity o EŠIF prostredníctvom printových a elektronických médií;
- potreba štandardizácie dokumentov týkajúcich sa podmienok poskytnutia pomoci a ich koncipovania s dôrazom na „user-friendly“ formát;
- potreba zabezpečenia výmeny relevantných informácií o žiadateľoch a projektoch, ktorými disponujú štátne orgány priamou vzájomnou komunikáciou, bez ich vyžadovania od žiadateľov a maximalizácia pozitívnych efektov spojených so zavedením efektívneho IT systému aj pri komunikácii vo väzbe poskytovateľ – prijímateľ;
- úprava jestvujúcich informačných systémov v kontexte princípov e-kohézie, ktoré umožnia výrazné zníženie administratívnej záťaže a prácnosti implementácie EŠIF na strane žiadateľa, prijímateľa, poskytovateľa, auditu a kontroly. Bližšie očakávané prínosy zavedenia princípov e-kohézie sú popísané v Partnerskej dohode SR.

~~Tab. 101~~Tab. 102 Zníženie administratívnej záťaže pre prijímateľov – pozri Prílohu 8

11 Horizontálne princípy

11.1 Udržateľný rozvoj

Programy spolufinancované z EŠIF musia dodržiavať aj horizontálny princíp udržateľného rozvoja. Základom udržateľného rozvoja sú tri piliere, a to environmentálny, ekonomický a sociálny. Hlavným cieľom horizontálneho princípu udržateľný rozvoj bude zabezpečenie environmentálnej, sociálnej a ekonomickej udržateľnosti sociálneho a ekonomického rastu s osobitným dôrazom na ochranu a zlepšenie životného prostredia pri zohľadnení zásady „znečisťovateľ platí“[54]. Uvedené tri piliere udržateľného rozvoja budú špecifickými cieľmi horizontálneho princípu udržateľný rozvoj. Tie sa budú ďalej členiť na čiastkové ciele, ktoré budú zahŕňať vecne príslušné tematické ciele stanovené pre EŠIF 2014 – 2020. Oblasť dopravy prioritne patrí do environmentálneho piliera HP UR, čiastkového cieľa týkajúceho sa podpory udržateľnej dopravy a odstraňovania prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach, s dopadom aj na čiastkový cieľ ochrana životného prostredia. Oblasť informatizácie prispieva prioritne k ekonomickému pilieru HP UR, k čiastkovému cieľu týkajúcemu sa posilnenia výskumu, technologického rozvoja a inovácií, s presahom aj na čiastkový cieľ zvýšenie konkurencieschopnosti MSP. Svojimi aktivitami OP ovplyvňuje aj sociálny pilier HP UR, najmä čiastkový cieľ podpora zamestnanosti a mobility pracovnej sily.

V rámci uplatňovania zásady „znečisťovateľ platí“ sa v SR využívajú predovšetkým dva horizontálne nástroje – integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania (IPKZ) a posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA). Uvedené horizontálne nástroje budú uplatňované aj v rámci poskytovania podpory z EŠIF.

Princíp udržateľného rozvoja bude integrovaný do OPII prostredníctvom jeho príslušnej riadiacej dokumentácie. Pre identifikáciu prioritných oblastí a cieľov na uplatňovanie princípu udržateľného rozvoja bude základným rámcom Systém implementácie HP UR zverejnený na webovom sídle www.vicepremier.gov.sk~~národný strategický dokument~~, prostredníctvom ktorého sa zabezpečí jeho aplikácia v OPII. Pre účinné uplatňovanie horizontálneho princípu udržateľný rozvoj bude jeho hlavný cieľ stanovený v hodnotiacom a výberovom procese žiadostí o podporu ako diskvalifikačné kritérium v rámci prioritných osí OPII.

Proces monitorovania plnenia princípu udržateľného rozvoja bude na projektovej úrovni sledovaný prostredníctvom monitorovacích správ (t.j. popisom vykonaných aktivít, ich výsledkov a vyhodnotením ich príspevku k dosahovaniu stanovených cieľov horizontálneho princípu), ako aj kontrolou na mieste realizácie projektov a následne hodnotením príspevku k cieľom horizontálneho princípu. Samostatný výstup obsahujúci informácie o uplatňovaní horizontálneho princípu bude podkladom pre proces hodnotenia príspevku EŠIF k plneniu cieľov identifikovaných v národnom

[54] V legislatíve SR nie je zásada „znečisťovateľ platí“ definovaná, avšak vo všeobecnosti možno pod touto zásadou rozumieť pravidlo, že ten, kto svojou činnosťou, prípadne nekonaním môže spôsobiť, alebo spôsobil znečisťovanie alebo poškodzovanie životného prostredia, by mal znášať aj náklady na prevenčné a nápravné opatrenia predchádzajúce, alebo zabraňujúce znečisťovaniu alebo poškodzovaniu. V prípade, ak nápravné opatrenia nie je možné vykonať tak, že sa životné prostredie uvedie do pôvodného stavu, mal by znečisťovateľ znášať takú kompenzáciu poškodenia, alebo znečistenia životného prostredia, ktorá bude úmerná miere svojho podielu tohto znečistenia, alebo poškodenia životného prostredia. Príslušný orgán verejnej správy môže prijať nevyhnutné preventívne alebo nápravné opatrenia, ale len v prípade, ak znečisťovateľ nie je schopný tieto opatrenia realizovať sám. Zásada znečisťovateľ platí zahŕňa prevenčnú a nápravnú zložku. Prevenčná zložka – znamená, že každý, kto svojou akoukoľvek činnosťou, resp. opomenutím konania môže spôsobiť poškodenie životného prostredia, je povinný vykonať na vlastné náklady také opatrenia, ktoré predchádzajú znečisťovaniu alebo poškodzovaniu životného prostredia, prípadne tieto nežiaduce negatívne vplyvy vlastnej činnosti minimalizujú na úroveň, ktorá je prípustná z hľadiska osobitných predpisov (ide o prípustné limity znečisťovania ovzdušia, vody, pôdy a pod.). Nápravná zložka – znamená, že každý, kto spôsobil závažné poškodenie alebo znečistenie životného prostredia, je povinný v súlade s príslušným všeobecne záväzným právnym predpisom na vlastné náklady toto znečistenie prípadne poškodenie životného prostredia odstrániť a uviesť životné prostredie do pôvodného stavu, prípadne do stavu, ktorý v čo najmenšej miere poškodzuje životné prostredie a znečisťuje jednotlivé jeho zložky.

strategickom dokumente. Odpočet plnenia dosiahnutej úrovne stanovených cieľov v národnom strategickom dokumente, vrátane návrhu nápravných opatrení a odporúčaní k ich dosiahnutiu, bude každoročne predkladaný do vlády SR.

Analytickú, hodnotiacu, strategickú a metodickú činnosť pre uplatňovanie horizontálneho princípu udržateľný rozvoj bude na národnej úrovni zabezpečovať Úrad vlády SR, od 1. júna 2016 novozriadený Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. RO OPII bude predkladať orgánu zodpovednému za uplatňovanie horizontálneho princípu udržateľný rozvoj pravidelnú informáciu o jeho plnení, a to vyhodnotením monitorovacích správ, ako aj kontrol na mieste v pravidelných časových intervaloch. Za účelom znižovania negatívnych vplyvov na klímu, znižovania znečistenia ovzdušia a ostatných zložiek životného prostredia, ako aj s ohľadom na energetickú efektívnosť sa bude pri projektoch financovaných z EŠIF uplatňovať zelené verejné obstarávanie[55].

V oblasti ochrany ovzdušia je potrebné podporovať nové BAT technológie a systémové opatrenia, ktoré umožnia znížiť emisie a zabezpečiť okrem iného i súlad so smernicou o priemyselných emisiách a zároveň prispejú k plneniu požiadaviek vyplývajúcich zo smernice o národných emisných stropoch a smernice o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe[56].

V rámci aktívnej adaptácie na dôsledky zmeny klímy bola pripravená komplexná Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, ktorá bola schválená UV SR č. 148/2014. Táto stratégia navrhuje princípy, ktorými by sa adaptačné procesy mali riadiť, kritériá pre výber prioritných opatrení a súbor adaptačných opatrení, ktoré by mali viesť k zníženiu negatívnych sociálnych a ekonomických nákladov. V súlade so závermi Rady EÚ z februára 2013 boli aktivity v oblasti zmeny klímy (mitigácia a adaptácia) priamo začlenené aj do relevantných OP s vyčlenením indikatívnej alokácie na identifikované opatrenia. Pre systematické sledovanie vplyvu OP na zmenu klímy je možné použiť existujúce modely, ktoré umožňujú stanoviť uhlíkovú intenzitu jednotlivých aktivít v rámci OP (napríklad model CO2MPARE).

11.2 Rovnosť príležitostí a nediskriminácia

Podpora základných práv, nediskriminácie a rovnosti príležitostí je jedným zo základných princípov uplatňovaných v EÚ. Rovnosť príležitostí je súčasťou pilierov Európskej stratégie zamestnanosti a Európskej rámcovej stratégie nediskriminácie a rovnakých príležitosti pre všetkých, v zmysle ktorých bude tento horizontálny princíp **podporovať boj proti diskriminácii na základe pohlavia, rasy, etnického pôvodu, náboženského vyznania, viery, zdravotného postihnutia, veku alebo sexuálnej orientácie.**

Hlavným cieľom horizontálneho princípu nediskriminácia je zabezpečiť rovnosť príležitostí v prístupe a využívaní infraštruktúry a služieb. Osobitný prístup si vyžadujú osoby so zdravotným postihnutím, pre ktoré je potrebné vytvorenie mimoriadnych podmienok prístupnosti (napr. bezbariérové architektonické prostredie, prístupné informácie a pod.). Bez takto vytvorených podmienok nie je možné osoby so zdravotným postihnutím začleniť do spoločnosti a do pracovného procesu v zmysle Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktorý pre SR nadobudol platnosť 25. júna 2010.

Za účelom predchádzania diskriminácie a podpory rovnosti príležitostí sa tieto princípy budú uplatňovať aj v rámci OPII, a to prostredníctvom zavádzania vyrovnávacích opatrení a aktivít cielených na podporu znevýhodnených skupín. Uplatňovanie tohto princípu v podmienkach OPII

[55] ~~http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-141217?prefixFile=m~~Národný akčný plán pre zelené verejné obstarávanie v Slovenskej republike na roky 2016 – 2020, uznesenie vlády SR č. 590/2016 zo 14. 12. 2016 (https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/21622/1) stanovuje prioritné skupiny produktov. Zavedené bude povinné uplatňovanie konkrétnych environmentálnych charakteristík pre vybrané produktové skupiny: Kopírovací a grafický papier, Kancelárske IT zariadenia a Vozidlá a dopravné služby.

[56] Smernica Európskeho Parlamentu a Rady 2010/75/EÚ o priemyselných emisiách (integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania životného prostredia); Smernica 2001/81/ES Európskeho parlamentu a rady o národných emisných stropoch pre určité látky znečisťujúce ovzdušie; Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe.

spočíva najmä v zabezpečení podmienok prístupnosti fyzického prostredia, dopravy a verejných služieb pre obyvateľov s obmedzenou mobilitou a schopnosťou orientácie. **Stratégiou rozvoja dopravnej infraštruktúry, podporou trvaloudržateľnej mestskej mobility a informačnej spoločnosti nie sú dotknuté zásady rovnakého zaobchádzania. Naopak, všetky výsledky realizácie projektov OPII sú určené pre širokú verejnosť a sú nediskriminačného charakteru.** Aktivity pri implementácii projektov budú zabezpečované v súlade s legislatívou ES v oblasti dodržiavania pravidiel rovnosti príležitostí.

Popis aktivít zameraných na zavádzanie dočasných vyrovnávacích opatrení, dodržiavanie zásad nediskriminácie a podpory prístupnosti, ako aj výsledný dokument z procesu posudzovania (v prípade prístupnosti) alebo vyjadrenie príslušného orgánu o tom, že navrhovaná činnosť, resp. zmena navrhovanej činnosti, dodržiava princíp prístupnosti, budú povinnou prílohou žiadosti o finančný príspevok. Tento prístup bude integrovaný do OPII prostredníctvom jeho príslušnej riadiacej dokumentácie. Pre identifikáciu prioritných oblastí a cieľov na uplatňovanie princípu predchádzania diskriminácie a podpory prístupnosti bude základným rámcom národný strategický dokument, prostredníctvom ktorého sa zabezpečí jeho aplikácia v OPII. Pre účinné uplatňovanie horizontálneho princípu nediskriminácia a prístupnosť bude v hodnotiacom a výberovom procese žiadostí o finančný príspevok stanovené diskvalifikačné kritérium v rámci prioritných osí OPII. Zároveň bude povinnou prílohou o príspevok z EŠIF aj povolenie v prípadoch činností, na ktoré sa povinnosť jeho vydania vzťahuje.

Proces monitorovania plnenia horizontálnych princípov bude na projektovej úrovni sledovaný prostredníctvom monitorovacích správ, ktorých súčasťou bude samostatný výstup obsahujúci informácie o horizontálnych princípoch (t. j. popis vykonaných aktivít, ich výsledky a vyhodnotenie ich príspevku k dosahovaniu stanovených cieľov horizontálnych princípov), ako aj kontrolou na mieste realizácie projektov a následne hodnotením príspevku k cieľom horizontálnych princípov. Samostatný výstup obsahujúci informácie o uplatňovaní horizontálnych princípov bude podkladom pre proces hodnotenia príspevku EŠIF k plneniu cieľov identifikovaných v národnom strategickom dokumente. Odpočet plnenia dosiahnutej úrovne stanovených cieľov v národnom strategickom dokumente, vrátane návrhu nápravných opatrení a odporúčaní k ich dosiahnutiu, bude každoročne predkladaný do vlády SR.

RO OPII bude predkladať orgánu zodpovednému za uplatňovanie horizontálneho princípu rovnosť príležitostí a nediskriminácia pravidelnú informáciu o jej plnení, a to vyhodnotením monitorovacích správ a kontrol na mieste v pravidelných časových intervaloch. Analytickú, hodnotiacu, strategickú a legislatívnu činnosť pre uplatňovanie horizontálneho princípu rovnosť príležitostí a nediskriminácia bude na národnej úrovni zabezpečovať Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR (ďalej len „MPSVR SR“), ktoré je zodpovedné za štátnu politiku v týchto oblastiach a ktoré bude zodpovedné za definovanie podmienok poskytnutia pomoci súvisiacej so zabezpečením aplikovania týchto horizontálnych princípov a spôsobu ich overovania, ktorý je pre RO OPII záväzný. Rovnako bude zabezpečovať vzdelávacie a školiace aktivity pre uplatňovanie nediskriminácie a prístupnosti subjektom zapojeným do implementácie EŠIF, relevantným sociálno-ekonomickým partnerom, ako aj hodnotiteľom. Zásady prístupnosti a nediskriminácie budú týmto zabezpečené nie len diskvalifikáciou pri nedodržaní podmienok, ale aj pri hodnotiacom a výberovom procese, kde sa počíta so zapojením relevantných partnerov.

Vecne príslušní zástupcovia MPSVR SR zodpovední za uplatňovanie horizontálnych princípov v oblasti rovnosti príležitostí a nediskriminácie budú mať zabezpečené zastúpenie v monitorovacom výbore pre OPII a pracovných skupinách na prípravu a implementáciu OPII.

11.3 Rovnosť medzi mužmi a ženami

Stratégiou rozvoja dopravnej infraštruktúry, podporou trvaloudržateľnej mestskej mobility a informačnej spoločnosti nie sú dotknuté zásady rovnakého zaobchádzania z hľadiska rodovej rovnosti.

Hlavným cieľom horizontálneho princípu rovnosť medzi mužmi a ženami je zníženie horizontálnej a vertikálnej rodovej segregácie v jednotlivých odvetviach hospodárstva.

Za účelom podpory rovnosti mužov a žien sa bude tento princíp uplatňovať aj v rámci OPII napriek tomu, že aktivity programu nie sú priamo cielené na podporu vyrovnávacích opatrení. Popis aktivít zameraných na dodržiavanie zásad rovnosti medzi mužmi a ženami bude povinnou prílohou žiadosti o finančný príspevok. Tento prístup bude integrovaný do OPII prostredníctvom príslušnej riadiacej dokumentácie. Pre identifikáciu prioritných oblastí a cieľov na uplatňovanie princípu rodovej rovnosti bude základným rámcom národný strategický dokument, prostredníctvom ktorého sa zabezpečí jeho aplikácia v OPII. Pre účinné uplatňovanie horizontálneho princípu rodová rovnosť bude v hodnotiacom a výberovom procese žiadostí o finančný príspevok stanovené diskvalifikačné kritérium v rámci prioritných osí OPII. Zároveň bude povinnou prílohou žiadosti o príspevok z EŠIF aj povolenie v prípadoch činností, na ktoré sa povinnosť jeho vydania vzťahuje.

Proces monitorovania plnenia horizontálnych princípov bude na projektovej úrovni sledovaný prostredníctvom monitorovacích správ, ktorých súčasťou bude samostatný výstup obsahujúci informácie o horizontálnych princípoch (t. j. popis vykonaných aktivít, ich výsledky a vyhodnotenie ich príspevku k dosahovaniu stanovených cieľov horizontálnych princípov), ako aj kontrolou na mieste realizácie projektov a následne hodnotením príspevku k cieľom horizontálnych princípov. Samostatný výstup obsahujúci informácie o uplatňovaní horizontálnych princípov bude podkladom pre proces hodnotenia príspevku EŠIF k plneniu cieľov identifikovaných v národnom strategickom dokumente. Odpočet plnenia dosiahnutej úrovne stanovených cieľov v národnom strategickom dokumente, vrátane návrhu nápravných opatrení a odporúčaní k ich dosiahnutiu, bude každoročne predkladaný do vlády SR.

RO OPII bude predkladať orgánu zodpovednému za uplatňovanie horizontálneho princípu rodová rovnosť pravidelnú informáciu o jej plnení, a to vyhodnotením monitorovacích správ a kontrol na mieste v pravidelných časových intervaloch. Analytickú, hodnotiacu, strategickú a legislatívnu činnosť pre uplatňovanie horizontálneho princípu podpory rovnosti mužov a žien bude na národnej úrovni zabezpečovať Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR (ďalej len „MPSVR SR“), ktoré je zodpovedné za štátnu politiku v tejto oblasti a ktoré bude zodpovedné za definovanie podmienok poskytnutia pomoci súvisiacej so zabezpečením aplikovania tohto horizontálneho princípu a spôsobu jeho overovania, ktorý bude pre RO OPII záväzný. Rovnako bude zabezpečovať vzdelávacie a školiace aktivity pre uplatňovanie rodovej rovnosti subjektom zapojeným do implementácie EŠIF, relevantným sociálno-ekonomickým partnerom, ako aj hodnotiteľom. Zásady rodovej rovnosti budú týmto zabezpečené nie len diskvalifikáciou pri nedodržaní podmienok, ale aj pri hodnotiacom a výberovom procese, kde sa počíta so zapojením relevantných partnerov.

Vecne príslušní zástupcovia MPSVR SR zodpovední za uplatňovanie horizontálneho princípu v oblasti podpory rovnosti mužov a žien budú mať zabezpečené zastúpenie v monitorovacom výbore pre OPII a pracovných skupinách na prípravu a implementáciu OPII.

12 Samostatné časti

12.1 Zoznam veľkých projektov

~~Tab. 102~~Tab. 103 Zoznam veľkých projektov

Projekt	Plánovaný dátum oznámenia/ predloženia (rok, štvrťrok)	Plánovaný začiatok realizácie (rok, štvrťrok)	Plánovaný dátum dokončenia realizácie (rok, štvrťrok)	Prioritné osi/ investičné priority
Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Paludza – Liptovský Hrádok	2020, 1Q	2020, 3Q	2023, 3Q	Prioritná os 1/IP 7i)
Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, úsek Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo)	2022, 2Q	2021, 4Q	2023, 4Q	Prioritná os 1/IP 7i)
ŽSR, Uzol Bratislava	2020, 1Q	2020, 1Q	2023, 1Q	Prioritná os 1/IP 7i)
ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa, úsek Púchov – Považská Teplá	2017, 4Q	2016, 3Q	2020, 1Q	Prioritná os 1/IP 7i)
ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, I. etapa	2019, 4Q	2019, 2Q	2022, 2Q	Prioritná os 1/IP 7i)
Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 2. časť	2017, 3Q	2018, 1Q	2022, 4Q	Prioritná os 1/OP 7iii)
D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka (2. fáza)	2016, 2Q	2014, 1Q	2019, 1Q	Prioritná os 2/IP 7i)
D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala (2. fáza)	2017, 3Q	2014, 2Q	2019, 4Q	Prioritná os 2/IP 7i)
D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza)	2018, 4Q	2015, 4Q	2021, 4Q	Prioritná os 2/IP 7i)
D1 Prešov západ – Prešov juh	2018, 2Q	2017, 2Q	2021, 3Q	Prioritná os 2/IP 7i)
D1 Budimír – Bidovce	2017, 4Q	2016, 4Q	2019, 4Q	Prioritná os 2/IP 7i)
D3 Svrčinovec – Skalité (2. fáza)	2017, 3Q	2015, 4Q	2017, 3Q	Prioritná os 2/IP 7i)
D3 Žilina Strážov – Žilina Brodno (2. fáza)	2016, 4Q	2014, 2Q	2017, 4Q	Prioritná os 2/IP 7i)
D3 Čadca Bukov - Svrčinovec	2017, 4Q	2016, 4Q	2020, 4Q	Prioritná os 2/IP 7i)
Koľajové prepojenie mestskej časti Petržalka s centrom mesta, NS MHD 1. etapa Hlavná stanica – Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica – Janíkov dvor, 2. časť Bosákova – Janíkov dvor	2020, 1Q	2019, 4Q	2021, 4Q	Prioritná o 3/IP 7ii)

Projekt	Plánovaný dátum oznámenia/ predloženia (rok, štvrťrok)	Plánovaný začiatok realizácie (rok, štvrťrok)	Plánovaný dátum dokončenia realizácie (rok, štvrťrok)	Prioritné osi/ investičné priority
Modernizácia električkových tratí v Košiciach – 2. etapa – 1. časť	2016, 4Q	2016, 4Q	2018, 3Q	Prioritná o 3/IP 7ii)
Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno (ETCS L2 + GSM R)	2020, 1Q	2020, 1Q	2023, 1Q	Prioritná os 5/IP 7d)
R2 Rožňava – Jablonov nad Turňou (Soroška)	2018, 3Q	2019, 1Q	2024, 1Q	Prioritná os 6/IP 7a)
R2 Košice, Šaca – Košické Oľšany	2018, 4Q	2020, 1Q	2023, 1Q	Prioritná os 6/IP 7a)
Rozvoj širokopásmového pripojenia	2018, 2Q	2018, 4Q	2023, 4Q	Prioritná os 7/IP 2a)

12.2 Výkonnostný rámec

~~Tab. 103~~Tab. 104 Výkonnostný rámec

Prioritná os	Fond	Kategória regiónov	Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupu	Merná jednotka	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Cieľová hodnota 2023
Prioritná os 1	*KF*	*N/A*	*Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T*	*km*	*8,8*	*34,8*
Prioritná os 1	*KF*	*N/A*	*Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii*	*EUR*	*166 516 044*	*853 928 431*
Prioritná os 2	*KF*	*N/A*	*Celková dĺžka novovybudovaných ciest v sieti TEN-T*	*km*	*16,6*	*111,7*
Prioritná os 2	*KF*	*N/A*	*Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii*	*EUR*	*470 441 177*	*1 344 117 648*
Prioritná os 3	*KF*	*N/A*	*Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro*	*km*	*7,9*	*18,5*
Prioritná os 3	*KF*	*N/A*	*Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii*	*EUR*	*113 770 589*	*379 235 295*
Prioritná os 4	*KF*	*N/A*	*Počet vyhlásených VO na projekty verejného prístavu Bratislava v súlade s vypracovanou štúdiou realizovateľnosti*	*počet*	*2*	*2*
Prioritná os 4	*KF*	*N/A*	*Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T CORE*	*počet*	*0*	*1*
Prioritná os 4	*KF*	*N/A*	*Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii*	*EUR*	*13 700 000*	*137 000 000*
Prioritná os 5	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Celková dĺžka rekonštruovanej alebo zrenovovanej železničnej trate*	*km*	*54,5*	*54,5*
Prioritná os 5	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy*	*počet*	*3*	*3*
Prioritná os 5	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom*	*EUR*	*99 611 375*	*332 037 915*

			a predložení žiadostí o platby Európskej komisii			
Prioritná os 6	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Celková dĺžka novovybudovaných ciest*	*km*	*10,25*	*31,75*
Prioritná os 6	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii*	*EUR*	*142 575 656*	*570 302 622*
Prioritná os 7	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii*	*EUR*	*132 097 309*	*927 155 226*
Prioritná os 7	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Počet dodatočných centrálne využitých podporných systémov vnútornej správy v rámci ISVS (ako služieb v cloude SaaS)*	*počet*	*2*	*7*
Prioritná os 7	*EFRR*	*Menej rozvinutý*	*Dodatočný pomer ~~inštitúcií~~ ústredných orgánov štátnej správy zapojených do eGovernment cloudu*	*%*	*30*	*100*

12.3 Zapojenie príslušných partnerov do prípravy operačného programu a úlohy partnerov v rámci implementácie, monitorovania a hodnotenia operačného programu

~~Tab. 104~~Tab. 105 Prehľad zloženia a počet zástupcov Riadiaceho výboru pre prípravu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra v programovom období 2014 – 2020

P. č.	Organizácia/inštitúcia
1.	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
2.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
3.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
4.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky
5.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky
6.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky
7.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky
8.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky
9.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky
10.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky
11.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky
12.	Úrad vlády Slovenskej republiky
13.	Zástupca mimovládnych neziskových organizácií na základe nominácie Úradu splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti
14.	Združenie samosprávnych krajov SK8
15.	Združenie miest a obcí Slovenska

Prehľad zloženia a počet zástupcov Riadiaceho výboru pre prípravu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra v programovom období 2014 - 2020 v členení na počet zástupcov a počet zástupcov s hlasovacím právom je uvedený v tab. 104 v Prílohe 8.

~~Tab. 105~~Tab. 106 Prehľad zloženia a počet zástupcov Pracovnej skupiny pre programovanie

v sektore doprava v programovom období 2014 – 2020

P. č.	Organizácia/inštitúcia
1.	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
2.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
3.	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
4.	Slovenská správa ciest
5.	Železnice Slovenskej republiky
6.	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.
7.	Letisko M. R. Štefánika – Airport Slovakia, a. s.
8.	Letisko Poprad – Tatry, a. s.
9.	Letisková spoločnosť Žilina, a. s.
10.	Letisko Piešťany, a. s.
11.	Letisko Sliač, a. s.
12.	Agentúra na podporu rozvoja vodnej dopravy
13.	Verejné prístavy, a. s.
14.	JASPERS
15.	Hlavné mesto SR Bratislava
16.	Mesto Košice
17.	Mesto Prešov
18.	Mesto Žilina
19.	Úrad Bratislavského samosprávneho kraja
20.	Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja
21.	Úrad Košického samosprávneho kraja
22.	Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja
23.	Úrad Prešovského samosprávneho kraja
24.	Úrad Trenčianskeho samosprávneho kraja
25.	Úrad Trnavského samosprávneho kraja
26.	Úrad Žilinského samosprávneho kraja
27.	Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
28.	Združenie miest a obcí Slovenska
29.	Únia miest a obcí Slovenska
30.	Priatelia Zeme - CEPA
31.	Výskumný ústav dopravný, a. s.
32.	Žilinská univerzita v Žiline
33.	Slovenská technická univerzita, Bratislava

Prehľad zloženia a počet zástupcov Pracovnej skupiny pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 – 2020 v členení na počet zástupcov a počet zástupcov s hlasovacím právom je uvedený v tab. 105 v Prílohe 8.

~~Tab. 106~~Tab. 107 Prehľad zloženia a počet zástupcov Pracovnej skupiny pre zabezpečenie plnenia ex ante kondicionalít Rast v oblasti digitálnych služieb a Infraštruktúra prístupovej siete novej generácie

P. č.	Organizácia/inštitúcia
1.	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
2.	Úrad vlády SR – Centrálny koordinačný orgán
3.	Úrad vlády SR - Riadiaci orgán pre OPIS
4.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky
5.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

6.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky
7.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky
8.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
9.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky
10.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky
11.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky
12.	Partnerstvá pre prosperitu
13.	IT Asociácia Slovenska
14.	Únia miest Slovenska
15.	Združenie miest a obcí Slovenska
16.	Združenie samosprávnych krajov SK8
17.	Národná agentúra pre sieťové a elektronické služby
18.	Slovenská technická univerzita

Prehľad zloženia a počet zástupcov Pracovnej skupiny pre zabezpečenie plnenia ex ante kondicionalít Rast v oblasti digitálnych služieb a Infraštruktúra prístupovej siete novej generácie v členení na počet zástupcov a počet zástupcov s hlasovacím právom je uvedený v tab. 106 v Prílohe 8.

13 Prílohy

13.1 Záverečná správa z ex ante hodnotenia OPII

Pozri prílohu 1.

13.2 Zoznam skratiek

Pozri prílohu 2.

13.3 Systém vzájomnej koordinácie medzi OP Integrovaná infraštruktúra a OP Efektívna verejná správa

Pozri prílohu 3.

13.4 Systém vzájomnej koordinácie medzi OP Integrovaná infraštruktúra a Programom rozvoja vidieka SR 2014 – 2020

Pozri prílohu 4.

13.5 Zlepšenie časovej dostupnosti

Pozri prílohu 5.

13.6 Popis stavu a zámery v oblasti infraštruktúry pre VOD

Pozri prílohu 6.

13.7 Mapy

Pozri prílohy 7.1 – 7.5.

13.8 Obrázky, grafy a texty

Pozri prílohu 8.

13.9 Všeobecné ex ante kondicionality

Pozri prílohu 9.