Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 6.0)
v súvislosti s úpravou vybraných prioritných osí

1. Úvod

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (ďalej „OPII“) predstavuje programový dokument, prostredníctvom ktorého Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej „MDV SR“) financuje realizáciu dopravných projektov a projektov v oblasti podpory informatizácie spoločnosti.

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. Investície z OPII smerujú prioritne na vypĺňanie medzier a chýbajúcich dopravných spojení v základnej infraštruktúre na národnej a cezhraničnej úrovni s dôrazom na udržateľnú, ekologickejšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru. V oblasti rozvoja informačnej spoločnosti by mali investície prispieť k zlepšovaniu kvality a prístupu k informačným a komunikačným technológiám (ďalej „IKT“) a zvýšeniu ich využívania.

Z hľadiska pridelenej alokácie je OPII na Slovensku najväčším operačným programom v programovom období 2014 – 2020. Pre OPII bolo vyčlenených cca 4,646 mld. EUR. Z uvedenej sumy je pre dopravnú časť operačného programu vyčlenených 3,697 mld. EUR. Na podporu rozvoja informačnej spoločnosti je alokovaných 949 mil. EUR[1].

Za prípravu, riadenie, monitorovanie a hodnotenie OPII je zodpovedný Riadiaci orgán (ďalej „RO“), funkciu ktorého vykonáva MDV SR. Funkciu Sprostredkovateľského orgánu (ďalej „SO“) pre OPII vykonáva Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu (ďalej „ÚPPVII“). SO je v rámci OPII orgánom zodpovedným za plnenie cieľov Prioritnej osi 7 - Informačná spoločnosť.

2. Zameranie a ciele zmeny OPII

Predmetom zmeny OPII na verziu 6.0 je úprava a doplnenie vybraných špecifických cieľov (ďalej „ŠC“) a obsahovej náplne prioritných osí OPII č. 4, 5 a 7, ktoré ku koncu roka 2018 nedosahovali adekvátny a riadiacim orgánom očakávaný progres v implementácii ani očakávané výsledky. Zmeny v OPII sú cielene orientované na perspektívne oblasti implementácie európskych štrukturálnych a investičných fondov v dopravnom sektore a v oblasti informačnej spoločnosti.

RO OPII zmenami v OPII taktiež reaguje na možnosti navýšenia finančného rámca OPII (najmä Prioritnej osi 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)), prioritne zo zdrojov výkonnostnej rezervy, prerozdelenie ktorej sa vykoná v roku 2019 v súlade s článkom 22 všeobecného nariadenia[2].

[1] vrátane národného spolufinancovania.

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 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.

RO OPII očakáva, že zmeny v stratégii, cieľoch a obsahovej náplni relevantných prioritných osí prispejú k rýchlejšej a efektívnejšej absorpcii zdrojov alokovaných v OPII na realizáciu dopravných projektov a projektov informačnej spoločnosti.

Sumarizácia kľúčových zmien navrhnutých v OPII (v. 6.0) v členení podľa prioritných osí:

Prioritná os 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) (ďalej „PO 4“)

- úprava znenia špecifického cieľa 4.1

  V rámci zmeny OPII na verziu 6.0 RO OPII navrhuje úpravu názvu Špecifického cieľa 4.1. Nový názov znie: „Špecifický cieľ 4.1 Zlepšenie kvality služieb poskytovaných na dunajskej vodnej ceste“. RO OPII v rámci špecifického cieľa vytvára priestor pre realizáciu aktivít s prioritnou orientáciou na spracovanie predprojektovej a projektovej prípravy, ako aj realizáciu konkrétnych projektov v oblasti zlepšovania splavnosti dunajskej vodnej cesty. Súčasťou intervencií na vodnej ceste Dunaj sú aj projekty, ktoré sa týkajú modernizácie a výstavby verejných prístavov v Bratislave a Komárne.

- doplnenie verejného prístavu Komárno na financovanie z alokácie PO 4

  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 v Komárne. 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. Plánované intervencie z OPII vo verejnom prístave Komárno komplementárne doplnia projekty financované z Nástroja na prepájanie Európy - obstaranie Masterplánu prístavu a štúdie realizovateľnosti, cieľom ktorých je posúdiť alternatívy modernizácie verejného prístavu. V nadväznosti na rozvojové možnosti sa predpokladá taktiež obstaranie projektovej dokumentácie, ako aj samotná modernizácia prístavnej infraštruktúry v odporúčanom variante.

- rozšírenie zoznamu oprávnených prijímateľov PO 4

  Úprava a doplnenie obsahovej náplne PO 4 si vyžaduje úpravu prijímateľov v zozname oprávnených prijímateľov prioritnej osi. Očakáva sa, že zapojením nových subjektov a najmä realizáciou nimi navrhovaných projektových zámerov dôjde k zlepšeniu stavu plavebných parametrov medzinárodnej vodnej cesty Dunaj, a tým aj k zatraktívneniu vodnej dopravy pre potenciálnych dopravcov/prepravcov a k zvýšeniu podielu vodnej dopravy na prepravných výkonoch v SR. Prehľad subjektov, ktorých doplnenie ako oprávnených prijímateľov PO 4 navrhuje RO OPII:

  - Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik,
  - Vodohospodárska výstavba, štátny podnik,
  - Pro-Danubia – Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji,
  - Dopravný úrad.

  Zároveň sa v nadväznosti na prijatie zákona č. 284/2018, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony navrhuje

vyradenie Agentúry rozvoja vodnej dopravy zo zoznamu oprávnených prijímateľov PO 4. Prijatím predmetného zákona došlo od 1. novembra 2018 k zrušeniu Agentúry rozvoja vodnej dopravy, úlohy ktorej bude po novom vykonávať MDV SR ako právny nástupca agentúry.

- úprava a doplnenie nových oprávnených aktivít na financovanie z alokácie PO 4 vo verejných prístavoch Bratislava a Komárno, cieľom ktorých je predovšetkým podpora využívania alternatívnych palív, implementácia bezpečnostných opatrení, vybudovanie zázemia pre plavidlá, ako aj modernizácia plavebného značenia na Dunaji

  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 bezpečnostných opatrení sa plánuje v oboch verejných prístavoch (Bratislava, Komárno).

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

  Keďže pôvodne plánovaná podpora Riečnych informačných služieb (ďalej „RIS“) je t. č. predmetom spolufinancovania z Nástroja na prepájanie Európy, RO OPII navrhuje rozšíriť zameranie aktivity o modernizáciu plavebného značenia, ktoré synergicky doplní oblasť RIS. Aplikácia RIS a realizácia súvisiacich technických opatrení na dunajskej vodnej ceste umožní dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej infraštruktúry a zvýšenie bezpečnosti lodnej a prístavnej prevádzky. Zároveň sa v tejto časti navrhuje možnosť zakúpenia vytyčovacích plavidiel pre obsluhu dunajskej vodnej cesty v úseku od VD Gabčíkovo po mesto Štúrovo, v prípade, ak to potvrdí štúdia realizovateľnosti.

- doplnenie novej oprávnenej aktivity, cieľom ktorej je zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus)

  Cieľom aktivity je predovšetkým využiť vnútrozemské vodné cesty ako prostriedok na zlepšenie dopravnej obsluhy bratislavskej aglomerácie. Predmetom aktivity je realizácia komplexného zámeru vybudovania systému pravidelnej osobnej lodnej dopravy na dunajskej vodnej ceste v úseku Šamorín – Bratislava. Zdroje PO 4 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.

Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra (ďalej „PO 5“)

- úprava názvu PO 5 a doplnenie nového ŠC 5.3

RO OPII navrhuje úpravu názvu prioritnej osi 5, a to na *„Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov“*. Zároveň RO OPII v rámci prioritnej osi 5 navrhuje doplnenie nového špecifického cieľa *„Špecifický cieľ 5.3: Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov“*. Cieľom týchto modifikácií je vytvorenie priestoru pre obnovu parku koľajových vozidiel zabezpečujúcich verejnú železničnú osobnú dopravu.

- doplnenie novej aktivity zameranej na obnovu mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy (v rámci nového ŠC 5.3)

  Z dôvodu rastúceho záujmu cestujúcich o železničnú osobnú dopravu, MDV SR vidí priestor pre rozšírenie projektov tohto typu aj v ďalších regiónoch Slovenska. Z tohto dôvodu navrhuje v oblasti podpory segmentu prímestskej a regionálnej dopravy doplniť do prioritnej osi 5 možnosť obstarať nové vlakové súpravy primárne v Prešovskom kraji. V tejto súvislosti bola v rámci kapitoly 2.5.4 Kategórie intervencií doplnená nová oblasť s kódom „027“ – Mobilný železničný majetok v sume 30 mil. EUR.

- úprava znenia existujúcej oprávnenej aktivity s cieľom podporiť budovanie kontrolných bodov na sieti ŽSR (ŠC 5.1).

  Cieľom tejto aktivity je najmä zvýšenie bezpečnosti a plynulosti železničnej dopravy, zníženie nehodovosti a opotrebovávania železničnej infraštruktúry a ochrana majetku (infraštruktúry, koľajových vozidiel a prepravovaného nákladu). Sieťové umiestnenie a technické vybavenie konkrétnych kontrolných bodov vrátane spôsobu dátovej integrácie do siete ŽSR bude realizované v súlade so štúdiou realizovateľnosti a koncepciou budovania kontrolných bodov na sieti ŽSR.

<u>Prioritná os 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)</u> (ďalej „PO 6“)

- doplnenie novej oprávnenej aktivity, cieľom ktorej je podporiť zavádzanie alternatívnych palív v cestnej doprave (ŠC 6.1).

  Cieľom tejto novej 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.

- doplnenie nových projektov zameraných na projektovú prípravu a výstavbu vybraných úsekov rýchlostných ciest R2 a R4 (ŠC 6.1).

  V oblasti projektovej prípravy výstavby rýchlostných ciest navrhuje RO OPII doplniť ďalšie úseky rýchlostných ciest R2 a R4, ktoré v prípade navýšenia finančného rámca OPII môžu byť financované zo zdrojov operačného programu. Ide o úseky lokalizované v Prešovskom a Banskobystrickom kraji, ktoré sú v rámci iniciatívy EK zaradené medzi tzv. dobiehajúce regióny (Catching-up regions) a ich podpora patrí medzi priority Európskej komisie. Prehľad úsekov, ktorých doplnenie do PO 6 navrhuje RO OPII:

- R2 Kriváň – Mýtna,
- R2 Mýtna – Lovinobaňa, Tomášovce,
- R4 Prešov - severný obchvat.

Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť (ďalej „PO 7“)

- doplnenie novej oprávnenej aktivity „Podpora inovatívnych riešení malých a stredných podnikov (ďalej „MSP“) využívajúcich údaje a služby poskytované verejnou správou (ŠC 7.2)

  Cieľom tejto novej aktivity je vytvorenie Fondu malých projektov, ktorý by prostredníctvom mechanizmu voucherov podporil inovatívne malé a stredné podniky (MSP), ktoré využijú otvorené údaje verejnej správy pre vytvorenie nových aplikácií a služieb. Fond malých projektov bude v praxi realizovaný prostredníctvom národného projektu, ktorého prijímateľ bude následne príjemcom pomoci prideľovať vouchere slúžiace na financovanie vzniku inovatívnych aplikácií využívajúcich otvorené údaje verejnej správy. Prijímateľom národného projektu bude Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. Prijímateľmi pomoci budú fyzické osoby alebo právnické osoby podľa § 2 ods. 2 Obchodného zákonníka, ktoré sú registrované na území Slovenskej republiky a vykonávajú podnikateľskú činnosť na území Slovenskej republiky.

- doplnenie novej oprávnenej aktivity „Podpora budovania inteligentných miest a regiónov“ (ŠC 7.4).

  Informačno – komunikačné technológie (ďalej „IKT“) zohrávajú významnú úlohu pri premene miest, znižovaní ich tzv. uhlíkovej stopy, efektívnejšom využívaní zdrojov energie a poskytovaní lepších služieb občanom. IKT sú integrálnou súčasťou a základom konceptov inteligentných miest, keďže umožňujú integráciu rôznorodých mestských systémov a procesov. Cieľom tejto novej aktivity je podporiť zavádzanie IKT do miest. Prijímateľmi národných projektov budú pilotné mestá, pričom sa počíta s významným zapojením Európskej komisie a Svetovej banky, ktoré už dnes spolupracujú s Prešovským samosprávnym krajom a Banskobystrickým samosprávnym krajom v rámci iniciatívy „Catching-up regions“.

3. Vplyvy navrhovanej zmeny OPII

Navrhovanými zmenami strategického dokumentu dochádza k úprave a doplneniu špecifických cieľov programu (ŠC 4.1 a 5.3), ako aj k doplneniu nových a úprave existujúcich aktivít vybraných prioritných osí. Ciele programu na naplnenie stratégie Únie na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu zostávajú bez zmeny.

Navrhovaná zmena nemá vplyv na súlad OPII s horizontálnymi princípmi uvedenými v čl. 7 a 8 všeobecného nariadenia. Navrhované zmeny nemajú vplyv na informácie poskytnuté Slovenskou republikou v Partnerskej dohode SR 2014 – 2020 v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. a) bodmi iii), iv) a vi) všeobecného nariadenia. Schválenie zmeny OPII preto nemá vplyv na potrebu úpravy Partnerskej dohody SR 2014 - 2020.

Súčasťou materiálu je Doložka vybraných vplyvov, ktorá obsahuje analýzu predpokladaných vplyvov na životné prostredie.

4. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie

S cieľom zabezpečiť ochranu životného prostredia bol vykonaný proces posúdenia zmeny OPII podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon“).

Oznámenie o zmene strategického dokumentu (OPII) s celoštátnym dosahom bolo podľa § 17 ods. 3 zákona doručené Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej „MŽP SR“) dňa 12.12.2018. Oznámenie bolo dňa 17.12.2018 zároveň zverejnené v hromadnom informačnom prostriedku s celoštátnym dosahom (denník Pravda) a na webových sídlach www.opii.gov.sk a www.enviroportal.sk podľa § 6 ods. 1 a § 17 ods. 3 zákona.

Rozhodnutie MDV SR č. 05562/2019/SRP/07341 zo dňa 28.01.2019 o tom, že zmena OPII sa bude posudzovať bolo zverejnené dňa 08.02.2019. Rozsah hodnotenia vydalo MDV SR v spolupráci s MŽP SR dňa 14.02.2019. V zmysle rozsahu hodnotenia, došlých stanovísk k oznámeniu a konzultácií MDV SR zabezpečilo podľa § 17 ods. 6 zákona hodnotenie vplyvu návrhu zmeny strategického dokumentu s celoštátnym dosahom v správe o hodnotení. Správa o hodnotení bola zverejnená v dennej tlači Pravda a na webových sídlach www.opii.gov.sk a www.enviroportal.sk dňa 05.06.2019. Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu zmeny OPII sa konalo dňa 19.06.2019 na MDV SR.
Predpokladá sa, že navrhovanou zmenou OPII môžu byť dotknuté susedné štáty, a to Rakúsko a Maďarsko. Všetky cezhraničné vplyvy boli zhodnotené v rámci posudzovania vplyvov OPII v správe o hodnotení podľa zákona. Dokumentáciu potrebnú na vykonanie cezhraničného posudzovania predložilo MDV SR na MŽP SR dňa 04.07.2019.

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov OPII na životné prostredie vydalo MŽP SR dňa 18.10.2019 stanovisko, v ktorom odporúča schválenie OPII.

5. Popis zmien v rámci OPII

Prílohu vlastného materiálu tvorí návrh zmeny OPII. Všetky zmeny, ktoré sú predmetom návrhu sú pre úplnosť a prehľadnosť vyznačené formou sledovania zmien.

6. Princíp partnerstva

V súlade s princípom partnerstva bol návrh zmeny OPII predložený na posúdenie členom Monitorovacieho výboru pre OPII. Monitorovací výbor schválil návrh zmeny OPII na svojom 10. zasadnutí, ktoré sa konalo v dňoch 17. a 18. júna 2019 v Martine.

7. Záver

Po prerokovaní a schválení vládou SR predloží MDV SR návrh zmeny OPII na posúdenie Európskej komisii prostredníctvom Systému riadenia fondov Európskeho spoločenstva (SFC2014).

V prípade potreby bude OPII ďalej upravený v zmysle pripomienok a odporúčaní EK. Podľa čl. 30 všeobecného nariadenia schváli Komisia žiadosti o zmenu programu čo najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po ich predložení členským štátom za predpokladu, že sa všetky pripomienky Komisie náležite zohľadnili.