|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **D:\Dokumenty\Ulohy\Usual\2010\Okt-Dec_2010\Technická Revízia OPD_2\MDVRR Znak\mdvrr_znak_logo.gif** | **Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR**  Riadiaci orgán  pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra | **Logo_EU** |

**Ministerstvo financií SR**

Sprostredkovateľský orgán pod riadiacim orgánom

pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra

- Návrh -

**Operačný program**

**Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020**

Bratislava 16. apríla 2014

Obsah

[1 Stratégia operačného programu 7](#_Toc385310671)

[1.1 Stratégia OP pre príspevok k stratégii EÚ pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a na dosiahnutie ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti 7](#_Toc385310672)

[1.1.1 Popis stratégie OP z hľadiska prínosu k stratégii Európa 2020 a k dosiahnutiu ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti 8](#_Toc385310673)

[1.1.2 Zdôvodnenie výberu tematických cieľov a príslušných investičných priorít 17](#_Toc385310674)

[1.2 Zdôvodnenie finančnej alokácie OP 19](#_Toc385310675)

[2 Prioritné osi 24](#_Toc385310676)

[Popis prioritných osí okrem technickej pomoci 24](#_Toc385310677)

[2.1 PRIORITNÁ OS 1: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA TEN-T CORE A OBNOVA MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV 24](#_Toc385310678)

[2.1.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 24](#_Toc385310679)

[2.1.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7a): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 24](#_Toc385310680)

[2.1.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku 25](#_Toc385310681)

[2.1.4 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 28](#_Toc385310682)

[2.1.5 Výkonnostný rámec prioritnej osi 33](#_Toc385310683)

[2.1.6 Kategórie intervencií 33](#_Toc385310684)

[2.1.7 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) 34](#_Toc385310685)

[2.2 PRIORITNÁ OS 2: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE) 35](#_Toc385310686)

[2.2.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 35](#_Toc385310687)

[2.2.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7a): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 35](#_Toc385310688)

[2.2.3 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 37](#_Toc385310689)

[2.2.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi 42](#_Toc385310690)

[2.2.5 Kategórie intervencií 42](#_Toc385310691)

[2.2.6 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) 43](#_Toc385310692)

[2.3 PRIORITNÁ OS 3: VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA 44](#_Toc385310693)

[2.3.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 44](#_Toc385310694)

[2.3.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7c): 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 44](#_Toc385310695)

[2.3.3 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 46](#_Toc385310696)

[2.3.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi 56](#_Toc385310697)

[2.3.5 Kategórie intervencií 56](#_Toc385310698)

[2.3.6 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) 57](#_Toc385310699)

[2.4 PRIORITNÁ OS 4: INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE) 58](#_Toc385310700)

[2.4.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 58](#_Toc385310701)

[2.4.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7a): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 58](#_Toc385310702)

[2.4.3 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 60](#_Toc385310703)

[2.4.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi 63](#_Toc385310704)

[2.4.5 Kategórie intervencií 63](#_Toc385310705)

[2.4.6 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) 64](#_Toc385310706)

[2.5 PRIORITNÁ OS 5: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚTA (mimo TEN-T CORE) 65](#_Toc385310707)

[2.5.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 65](#_Toc385310708)

[2.5.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku 65](#_Toc385310709)

[2.5.3 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 67](#_Toc385310710)

[2.5.4 Výkonnostný rámec prioritnej osi 72](#_Toc385310711)

[2.5.5 Kategórie intervencií 73](#_Toc385310712)

[2.5.6 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) 73](#_Toc385310713)

[2.6 PRIORITNÁ OS 6: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚTA (mimo TEN-T CORE) 74](#_Toc385310714)

[2.6.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 74](#_Toc385310715)

[2.6.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 7a): Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T 74](#_Toc385310716)

[2.6.3 INVESTIČNÁ PRIORITA 7b): Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciárnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov 75](#_Toc385310717)

[2.6.4 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 76](#_Toc385310718)

[2.6.5 Výkonnostný rámec prioritnej osi 81](#_Toc385310719)

[2.6.6 Kategórie intervencií 82](#_Toc385310720)

[2.6.7 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) 82](#_Toc385310721)

[2.7 PRIORITNÁ OS 7: INFORMAČNÁ SPOLOČNOSŤ 83](#_Toc385310722)

[2.7.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 83](#_Toc385310723)

[2.7.2 INVESTIČNÁ PRIORITA 2a): Rozšírenie širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí a podpora zavádzania nastupujúcich technológií a sietí pre digitálne hospodárstvo 83](#_Toc385310724)

[2.7.3 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 84](#_Toc385310725)

[2.7.4 INVESTIČNÁ PRIORITA 2b): Vývoj produktov a služieb IKT, elektronického obchodu a posilnenia dopytu po IKT 88](#_Toc385310726)

[2.7.5 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 89](#_Toc385310727)

[2.7.6 INVESTIČNÁ PRIORITA 2c): Posilnenie aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronického vzdelávania, elektronickej inklúzie, elektronickej kultúry a elektronického zdravotníctva 92](#_Toc385310728)

[2.7.7 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority 98](#_Toc385310729)

[2.7.8 Výkonnostný rámec prioritnej osi 106](#_Toc385310730)

[2.7.9 Kategórie intervencií 107](#_Toc385310731)

[2.7.10 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) 107](#_Toc385310732)

[Popis prioritných osí pre technickú pomoc 108](#_Toc385310733)

[2.8 Prioritná os 8 – Technická pomoc 108](#_Toc385310734)

[2.8.1 Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie 108](#_Toc385310735)

[2.8.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky 108](#_Toc385310736)

[2.8.3 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu 108](#_Toc385310737)

[2.8.4 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu 109](#_Toc385310738)

[2.8.5 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu 110](#_Toc385310739)

[2.8.6 Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu 111](#_Toc385310740)

[2.8.7 Kategórie intervencií 112](#_Toc385310741)

[3 Finančný plán operačného programu 113](#_Toc385310742)

[3.1 Prehľad podľa jednotlivých rokov, celková výška finančných prostriedkov navrhovaných na podporu z jednotlivých fondov s vymedzením zodpovedajúcej výšky výkonnostnej rezervy (zdroje EÚ) 113](#_Toc385310743)

[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) 114](#_Toc385310744)

[3.3 Indikatívna alokácia na podporu cieľov zmeny klímy 115](#_Toc385310745)

[4 Integrovaný prístup k územnému rozvoju 116](#_Toc385310746)

[4.1 Miestny rozvoj vedený komunitou 116](#_Toc385310747)

[4.2 Trvalo udržateľný mestský rozvoj 116](#_Toc385310748)

[4.3 Integrovaná územná investícia (ITI) 116](#_Toc385310749)

[4.4 Opatrenia pre medziregionálne a nadnárodné akcie v rámci operačného programu, ktorých prijímatelia sa nachádzajú aspoň v jednom inom členskom štáte 116](#_Toc385310750)

[4.5 Prínos plánovaných aktivít v rámci programu pre stratégie pre makroregióny a morské oblasti na základe potrieb oblasti programu identifikovaných členským štátom 116](#_Toc385310751)

[5 Špecifické potreby geografických oblastí najviac postihnutých chudobou alebo cieľových skupín najviac ohrozených diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením 118](#_Toc385310752)

[5.1 Geografické oblasti najviac postihnuté chudobou/cieľové skupiny najviac ohrozené diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením 118](#_Toc385310753)

[5.2 Stratégia pre riešenie špecifických potrieb geografických oblastí najviac postihnutých chudobou/cieľových skupín najviac ohrozených diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením 118](#_Toc385310754)

[6 Špecifické potreby geografických oblastí so závažne a trvalo znevýhodnenými prírodnými alebo demografickými podmienkami 118](#_Toc385310755)

[7 Orgány a subjekty zodpovedné za riadenie, kontrolu a audit a úlohy príslušných partnerov 119](#_Toc385310756)

[7.1 Identifikácia príslušných orgánov a subjektov 119](#_Toc385310757)

[7.2 Zapojenie príslušných partnerov do prípravy operačného programu a úlohy partnerov v rámci implementácie, monitorovania a hodnotenia operačného programu 119](#_Toc385310758)

[7.2.1 Úloha príslušných partnerov pri príprave, implementácii, monitorovaní a hodnotení operačného programu 119](#_Toc385310759)

[8 Koordinácia s inými programami a finančnými nástrojmi 121](#_Toc385310760)

[8.1 Deliace línie s ostatnými EŠIF 121](#_Toc385310761)

[8.2 Zabezpečenie koordinácie s Nástrojom na prepájanie Európy (NPE) 124](#_Toc385310762)

[8.2.1 Doprava 124](#_Toc385310763)

[8.2.2 Informačná spoločnosť 126](#_Toc385310764)

[9 Ex ante kondicionality 128](#_Toc385310765)

[9.1 Identifikácia príslušných ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia 128](#_Toc385310766)

[9.2 Aktivity na zabezpečenie splnenia všeobecných a tematických ex ante kondicionalít 137](#_Toc385310767)

[10 Zníženie administratívnej záťaže pre prijímateľov 145](#_Toc385310768)

[11 Horizontálne princípy 146](#_Toc385310769)

[11.1 Udržateľný rozvoj 146](#_Toc385310770)

[11.2 Rovnosť príležitostí a nediskriminácia 148](#_Toc385310771)

[11.3 Rovnosť medzi mužmi a ženami 149](#_Toc385310772)

[12 Samostatné časti 151](#_Toc385310773)

[12.1 Zoznam veľkých projektov 151](#_Toc385310774)

[12.2 Výkonnostný rámec 153](#_Toc385310775)

[12.3 Zapojenie príslušných partnerov do prípravy operačného programu a úlohy partnerov v rámci implementácie, monitorovania a hodnotenia operačného programu 154](#_Toc385310777)

[13 Prílohy 155](#_Toc385310778)

[13.1 Záverečná správa z ex ante hodnotenia OPII 155](#_Toc385310779)

[13.2 Zoznam skratiek 155](#_Toc385310780)

|  |  |
| --- | --- |
| CCI |  |
| Názov | Operačný program Integrovaná infraštruktúra |
| Verzia | 1.0 |
| Prvý rok | 2014 |
| Posledný rok | 2023 |
| 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) | KF: NUTS 2 (BA, ZS, SS, VS)  EFRR: NUTS 3 (TT, NR, TT, ZA, BB, KE, PO) |

# Stratégia operačného programu

## Stratégia OP pre príspevok k stratégii EÚ pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a na dosiahnutie 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.**

Implementačná stratégia OP 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. 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.

Obsah OP je v súlade s odporúčaniami EK, obsahom Národného programu reforiem Slovenskej republiky (na rok 2013), ako aj agendou stratégie Európa 2020[[1]](#footnote-1). Pre programové obdobie 2014 – 2020 bolo vypracovaných 11 tematických cieľov[[2]](#footnote-2), 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 informáciám a 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 iné finančné nástroje, predovšetkým Nástroj na prepájanie Európy (NPE)[[3]](#footnote-3). OPII taktiež vytvára predpoklady pre využitie finančných nástrojov. S týmto cieľom boli vyčlenené zdroje vo výške 3 % alokácie OPII na implementáciu projektov financovaných prostredníctvom Slovenského investičného holdingu.

1. Prehľad prioritných osí OPII vrátane stanovenia zodpovednosti za implementáciu

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Názov prioritnej osi** | **Fond** | **Zodpovedný subjekt** |
| Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov | KF | MDVRR SR |
| Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE) | KF | MDVRR SR |
| Prioritná os 3 - Verejná osobná doprava | KF | MDVRR SR |
| Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | KF | MDVRR SR |
| Prioritná os 5 - Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | EFRR | MDVRR SR |
| Prioritná os 6 - Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | EFRR | MDVRR SR |
| Prioritná os 7 - Informačná spoločnosť | EFRR | MF SR |
| Prioritná os 8 - Technická pomoc | EFRR | MDVRR SR, MF SR |

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 a jej akceptovateľnosť pre EK**. 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.

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

Stratégia OPII vychádza z výsledkov analýzy a prognózy vývoja sektoru, identifikovaných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja. Zameranie prioritných osí zodpovedá potrebám identifikovaným v Pozičnom dokumente Európskej komisie k Partnerskej dohode a operačných programov SR 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.

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 siete 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 vozidlového parku týchto dopravných módov.

Návrh OPII plne zohľadňuje základné ciele stanovené v Národnom programe reforiem Slovenskej republiky (NPR)[[4]](#footnote-4). 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.

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 smerovať na budovanie infraštruktúry v rámci základnej siete EÚ, ktorá významne prispieva k efektivite celého systému dopravy. Zároveň je potrebné sa zamerať na riešenia v mestskej doprave, 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, 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 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.,
* zlepšením plavebných podmienok a dobudovaním a zmodernizovaním infraštruktúry verejných prístavov na Dunaji sa podnieti oživenie a ďalší rozvoj vodnej dopravy, sa vytvoria 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.

Prepojenie stratégie OPII 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 CO2 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 dopravnému 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.

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

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Dokument bol schválený UV SR č. 158 zo dňa 3. marca 2010. Hlavnou víziou stratégie je v horizonte roku 2020 zabezpečiť kvalitnú, dostupnú a integrovanú dopravnú infraštruktúru, ktorá podporí sociálnu inklúziu prepojením menej rozvinutých regiónov k nadradenej infraštruktúre a zabezpečí medzinárodnú konkurencieschopnosť SR aj využitím geografického potenciálu ako tranzitnej krajiny, zabezpečiť konkurencieschopné dopravné služby a užívateľsky prijateľnú, bezpečnú, ekologicky a energeticky efektívnu dopravu. K napĺňaniu týchto zámerov prispeje implementácia OPII plnením všetkých špecifických cieľov prierezovo definovaných v prioritných osiach 1 až 6.

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. MDVRR 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 do roku 2020 (ďalej aj „Stratégia VOD“),**
* **Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy.**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 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.

#### Informačná spoločnosť

Stratégia Prioritnej osi 7 Informačná spoločnosť vychádza z výsledkov analýzy a prognózy vývoja sektoru digitálnej ekonomiky, identifikovaných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja. Prioritná os 7 zodpovedá potrebám identifikovaným v analýze a tematickému zameraniu uvedenému v pozičnom dokumente a 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. Operačný program svojimi cieľmi a aktivitami nadväzuje a realizuje priority definované v dokumente Európskej komisie eGovernment Action Plan.

#### 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 %[[5]](#footnote-5).

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:

1. Plnenie Digitálnej agendy pre Európu z pohľadu prioritných tém

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pilier** | **Hlavné aktivity** | **Špecifické ciele** |
| I. Digitálny jednotný trh | * Poskytnutie verejných zdrojov dát pre znovu použitie * Pravidlá na ochranu dát | Zlepšenie celkovej dostupnosti dát verejnej správy vo forme otvorených dát |
| * Opatrenia na rozvoj Európskeho trhu s online obsahom * Migrácia na Jednotnú európsku platbu, eInvoicing, nariadenie o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu, smernica pre eCommerce * Pravidlá na ochranu dát * Zjednodušenie podnikania v rámci Európskej únie | Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike  Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami |
| II. Interoperabilita a normy | * Presadzovanie interoperability prijatím európskej stratégie a rámca interoperability * Prijatie opatrení v oblasti legislatívy, štandardov, spoločných rámcov, implementácie generických nástrojov a znovu použiteľných technických blokov, ktoré umožnia cezhraničnú interoperabilitu služieb a systémov * Vzájomné uznanie eID a dôveryhodných služieb pre elektronické transakcie | Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov  Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami  Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov |
| III. Dôvera a bezpečnosť | * Boj proti kybernetickým útokom, EU platforma kyber zločinu * Poskytovanie notifikácii o prelomení bezpečnosti * Rozvoj Národnej platformy alarmov a upozornení * Vytváranie lepšieho internetu pre deti (zodpovedný prístup pri využívaní internetu) | Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti |
| IV. Prístup k rýchlemu a superrýchlemu internetu | * Posilniť a zefektívniť financovanie vysokorýchlostného širokopásmového pripojenia z prostriedkov EÚ * Podpora investícii do konkurencieschopných NGN | Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN |
| V. Výskum a inovácie | * Nová generácia webových aplikácií a služieb | Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov  Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov |
| * Podpora spoločných infraštruktúr na výskum IKT a inovačných zoskupení * Stratégia EÚ pre „cloud computing“ najmä pre verejnú správu a vedecký sektor | Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu |
| VI. Zvýšenie digitálnej gramotnosti, zručností a inklúzie | * Zavedenie služieb eLearningu a eSkills pre získavanie IKT zručností * Podpora on-line nástrojov pre rekvalifikáciu a trvalý profesionálny rozvoj * Zapojenie žien do IKT pracovnej sily * Zabezpečenie prístupnosti webových stránok verejného sektora a pomoc znevýhodneným pristúpiť k obsahu | Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu |
| VII. Výhody pre spoločnosť EÚ vyplývajúce z IKT | * Zavedenie služieb telemedicíny vo väčšom rozsahu * Zefektívnenie zdravotníctva * Podpora európskych štandardov, testovanie interoperability a osvedčovanie systémov zdravotnej starostlivosti * Technológie asistovaného života v oblasti tele-starostlivosť a on-line podpory sociálnych služieb * Budovanie systémov varovania pred nebezpečnými udalosťami * Podpora bezproblémových cezhraničných služieb elektronickej štátnej správy na jednotnom trhu | Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov  Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov  Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu |
| * Podpora bezproblémových cezhraničných služieb elektronickej štátnej správy na podporu MSP | Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike |

#### 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 boli vybrané tematické ciele z celkového počtu 11 cieľov definovaných čl. 9. nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1303/2013. Prioritná os 7 Informačná spoločnosť sa venuje dosiahnutiu tematického cieľa 2: „Zlepšenie prístupu k informáciám a IKT a zlepšenie ich využívania a kvality“. Tento tematický cieľ súvisí predovšetkým s dvoma prioritami financovania:

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

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). V tomto dokumente MF SR 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.

### Zdôvodnenie výberu tematických cieľov a príslušných investičných priorít

1. 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 | 7a) podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T | SR disponuje nedobudovanou a technicky a kvalitatívne zastaranou infraštruktúrou, ktorá sa negatívnym spôsobom premieta v oblastiach hospodárstva, životného prostredia, tvorí prekážku v mobilite obyvateľstva a znižuje atraktivitu územia 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.  **Stratégia Európa 2020**   * súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“;   **Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru**   * jedným z hlavných cieľov Bielej knihy je sprevádzkovať do r.2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu základnú sieť TEN-T, a previesť 30% cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iný druh dopravy, napr. železničnú;   **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11.12.2013 o usmerneniach EÚ pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete**   * nariadenie stanovuje usmernenia pre rozvoj TEN-T siete, a predpokladá ukončenie budovania základnej siete do roku 2030 prostredníctvom vytvorenia novej, ako aj zásadnej modernizácie a obnovy už existujúcej infraštruktúry;   **Partnerská dohoda Slovenskej republiky**  **Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020**   * investície do dopravnej infraštruktúry zamerané na TEN-T sieť s cieľom zlepšiť dostupnosť a udržateľné druhy dopravy pre hospodársky rast a tvorbu pracovných miest.   **Národný program** **reforiem**   * jedným zo základných cieľov NPR pre politiku súdržnosti je „Základná infraštruktúra“ pre zabezpečenie podmienok pre udržateľný a vyvážený rozvoj a rast zamestnanosti.   **Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020**   * strategické dokumenty identifikujúce priority v sektore do roku 2020. |
| 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.  **Stratégia Európa 2020**   * súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“;   **Partnerská dohoda Slovenskej republiky**  **Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020**   * prioritizáciu investícií do kľúčovej dopravy pripájajúcej sekundárne a terciálne uzly k infraštruktúre TEN-T;   **Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020**   * strategické dokumenty identifikujúce priority v sektore do roku 2020. |
| 7c) 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 a zvyšovania energetickej efektívnosti/podielu obnoviteľných zdrojov.  **Stratégia Európa 2020**   * súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“.   **Partnerská dohoda Slovenskej republiky**  **Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020**   * udržateľné plány mestskej dopravy pre hlavné mestské centrá * investičných priorít v čistej mestskej doprave vrátane električiek, vlakov, ekologických autobusov.   **Národný program reforiem**   * priority v oblasti verejnej osobnej dopravy a mestskej mobility;   **Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020**   * strategické dokumenty identifikujúce priority v sektore do roku 2020. |
| 7d) 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).  **Stratégia Európa 2020**   * súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“.   **Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru**   * zavádzanie inteligentných systémov mobility – európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a železničné informačné systémy s cieľom zabezpečiť úplnú interoperabilitu.   **Partnerská dohoda Slovenskej republiky.**  **Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020**   * podpora opatrení na zvyšovanie konkurencieschopnosti železničnej dopravy, dôraz na technickú harmonizáciu a interoperabilitu medzi systémami.   **Národný program** **reforiem**   * jedným zo základných cieľov NPR pre politiku súdržnosti je „Základná infraštruktúra“ pre zabezpečenie podmienok pre udržateľný a vyvážený rozvoj a rast zamestnanosti – modernizácia železničných koridorov, obnova parku železničných koľajových vozidiel   **Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020**   * moderná a bezpečná železničná infraštruktúra * zaistenie prevádzkyschopnosti a zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy. Ď * zabezpečenie komfortnej osobnej dopravy s dôrazom na zásadné zlepšenie parametrov osobnej dopravy. |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Vybraný tematický cieľ** | **Vybrané investičné priority** | **Zdôvodnenie výberu** |
| 2. Zlepšenie prístupu k informáciám a 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. |

## Zdôvodnenie finančnej alokácie OP

#### 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  **3,174 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.

Snahou MDVRR SR je adekvátnym spôsobom podporovať všetky dopravné módy a na území Slovenskej republiky budovať kvalitný, nákladovo-efektívny a vyvážený dopravný systém, ktorý bude schopný reagovať na skutočné potreby EÚ a SR v súvislosti s jednotným trhom.

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 43,90 % 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 50,48 % zdrojov OPII-D a NPE. V prípade zohľadnenia podpory sektora vodnej dopravy v rozsahu 2,97 % z alokácie OPII-D a NPE, tak na podporu environmentálne prijateľnejších dopravných módov smeruje až 53,45 % z alokácie OPII-D a NPE.

#### Informačná spoločnosť

Navrhovaná finančná alokácia pre Prioritnú os 7, ktorá sa zaoberá plnením tematického cieľa 2 je na úrovni 841 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.

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,
* 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 indikátorom,
* 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.

1. Prehľad investičnej stratégie 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 % | 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 Modernizácia a rozvoj hlavných železničných tratí a uzlov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy | Úspora času v železničnej doprave |
| Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku | 1.2 Zlepšenie kvality železničnej infraštruktúry implementáciou vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu | Úroveň interoperability železničnej infraštruktúry vyjadrená podielom siete  TEN-T CORE s implementovaným systémom ERTMS |
| 1.3 Zlepšenie 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 | 28,3 % | 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 |
| PO 3 | KF | 322 350 000 | 8 % | 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 zlepšenia kvality 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 a Prešov |
| Podiel nízkopodlažných vozidiel dráhovej MHD na celkovom počte dráhových vozidiel, vhodných aj pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou |
| PO 4 | KF | 116 450 000 | 2,9 % | 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 vo verejnom prístave v Bratislave a vytváranie podmienok pre zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty | Objem zrealizovaných výkonov nákladnej dopravy vo verejnom prístave Bratislava |
| PO 5 | EFRR | 300 482 227 | 7,4 % | 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 Modernizácia a rozvoj železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy (mimo TEN-T CORE) | Úspora času v železničnej doprave |
| Miera elektrifikácie železničných tratí |
| 5.2 Zlepšenie kvality železničnej infraštruktúry implementáciou vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu (mimo TEN-T CORE) | Úroveň interoperability železničnej infraštruktúry vyjadrená podielom siete (mimo TEN-T CORE) s implementovaným systémom ERTMS |
| PO 6 | EFRR | 503 007 228 | 12,5 % | 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 rýchlostných ciest | Úspora času v cestnej doprave na rýchlostných cestách |
| Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov | 6.2 Zlepšenie dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy | Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy |
| Podiel ciest I. triedy v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave |
| PO 7 | EFRR | 841 016 752 | 20,8 % | TC 2 – Zlepšenie prístupu k informáciám a 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 |
| Celkové používanie služieb eGovernmentu podnikateľmi |
| 7.4 Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov | Celková spokojnosť občanov so službami eGovernmentu |
| Celkové používanie služieb eGovernmentu občanmi |
| 7.5 Zlepšovanie celkovej dostupnosti dát verejnej správy vo forme otvorených dát | Počet stiahnutí otvorených dát |
| 7.6 Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu | Percento znevýhodnených jednotlivcov používajúcich internet |
| Percento jednotlivcov so strednými až vysokými počítačovými zručnosťami |
| 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 | Globálny index kybernetickej bezpečnosti |
| TP | EFRR | 85 000 000 | 2,1 % | nerelevantné | nerelevantné | nerelevantné | nerelevantné |

\* Ukazovateľ je aplikovateľný v prípade realizácie projektového zámeru týkajúceho sa zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty.

# Prioritné osi

Popis prioritných osí okrem technickej pomoci

## PRIORITNÁ OS 1: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA TEN-T CORE A OBNOVA MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***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 |

### 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 |

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

Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 1.1:* ***Modernizácia a rozvoj 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[[6]](#footnote-6) identifikovali ako hlavné obmedzujúce faktory tejto situácie na Slovensku najmä kapacitné a bezpečnostné obmedzenia železničnej infraštruktúry. Podľa Sektorovej analýzy železničnej dopravy SR nie je technická základňa infraštruktúry železničnej dopravy 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. Trvalé alebo prechodné obmedzenia najvyššej traťovej rýchlosti sú spôsobené najmä nevyhovujúcimi polomermi oblúkov, nevyhovujúcimi parametrami železničného zvršku, kategóriami staničného zabezpečovacieho zariadenia a pod.

Ďalší rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy je preto 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 v smere sever-juh a východ-západ.

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

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.**

Pokračovanie v modernizácii železničných koridorov je podmienené spracovaním aktualizácie, resp. vypracovaným nových štúdií realizovateľnosti jednotlivých železničných koridorov. Na tieto štúdie bude nadväzovať projektová príprava jednotlivých úsekov, v ktorej budú zohľadnené optimalizované modernizačné opatrenia a traťové rýchlosti prispôsobené geografickým podmienkam. 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.

Ďalším z cieľov je technologické zaistenie interoperability pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí v súlade so smernicou o interoperabilite a TSI, ktorému sa detailnejšie venuje Špecifický cieľ 1.2.

***VÝSLEDKY***

1. odstránenie kľúčových úzkych miest na základnej sieti TEN-T (najmä v úseku Žilina – Košice a Krásno nad Kysucou – št. hr. SR/ČR),
2. zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
3. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže),
4. vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu železničnej osobnej a nákladnej dopravy na deľbe prepravnej práce,
5. vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenie mobility obyvateľov a potenciálu rastu zamestnanosti.
6. 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 | EUR | N/A |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

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

#### Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 1.2:* ***Zlepšenie kvality železničnej infraštruktúry implementáciou 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 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 rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 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 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[[7]](#footnote-7). 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***

1. 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,
2. zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy.
3. 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. | Úroveň interoperability železničnej infraštruktúry vyjadrená podielom siete TEN-T CORE s implementovaným systémom ERTMS | *%* | *N/A* |  | *2013* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 1.3:* ***Zlepšenie kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov***

Špecifický cieľ 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 %[[8]](#footnote-8).

Dôležitou súčasťou pri vytváraní komplexného, kvalitného a interoperabilného železničného systému je aj obnova vozového parku železničnej verejnej osobnej dopravy. Obnovou (nákupom nových) mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy dôjde k zvýšeniu komfortu a kvality železničnej dopravy z pohľadu koncového užívateľa. Zvýši sa atraktivita a dopyt po železničnej doprave v regiónoch sprevádzaný presunom dopravných výkonov na ekologicky prijateľnejší dopravný mód.

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, ktoré významne zlepšia vnímanie železničnej dopravy zo strany cestujúcich. Nové moderné mobilné prostriedky železničnej verejnej osobnej dopravy s menšou energetickou náročnosťou prevádzky, nižšou emisnou a hlukovou záťažou prispejú k budovaniu ekologickej a udržateľnej 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[[9]](#footnote-9). Obidvaja dopravcovia majú uzatvorené zmluvy o doprave 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.[[10]](#footnote-10) 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.

**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 prínos potenciálnej integrácie a postupnej harmonizácie prepravy odstránením paralelných spojov v železničnej, resp. 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.

***VÝSLEDKY***

1. zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obstarania nových prostriedkov zabezpečujúcich verejnú železničnú osobnú dopravu,
2. podpora stabilizácie služieb poskytovaných vo verejnom záujme,
3. zníženie hlukovej a emisnej záťaže vyplývajúcej z prevádzky železničnej verejnej osobnej dopravy.
4. 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 | *%* | *N/A* |  | *2013* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

#### Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7a) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Modernizácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty),
    2. Elektrifikácia železničných tratí,
    3. Výstavba nových úsekov železničných tratí (v prípade, ak opodstatnenosť výstavby potvrdí relevantná štúdia realizovateľnosti),
    4. Výstavba terminálov intermodálnej prepravy (v prípade, ak budú vytvorené vhodné trhové podmienky),
    5. Projektová príprava.
    6. ***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 určité 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. MDVRR 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 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.** 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 a k podpore udržateľnej dopravy a hospodárstva.

* + 1. ***Elektrifikácia železničných tratí***

Aktivity, ktoré navrhuje MDVRR 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.

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 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 %.

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**.

* + 1. ***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 rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 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.

* + 1. ***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 kapacitne dostatočne veľkých 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 MDVRR SR je výstavba základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy s cieľom zlepšiť prístup ku kvalitným terminálovým a logistickým službám. Na základe Rozhodnutia EK (2013) 4423 zo dňa 17.7.2013 o štátnej pomoci SA.34369 – 2013/C Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy vyplýva, že **otázku budovania verejných terminálov na území SR bude možné opätovne otvoriť až po roku 2018, kedy MDVRR 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.**

* + 1. ***Projektová príprava***

Súčasný stav projektovej prípravy investičných stavieb je možné označiť ako prierezový problém systémového charakteru.

V súvislosti s prípravou rezortu na čerpanie fondov EÚ v programovom období 2014 – 2020 v oblasti železníc je potrebné uviesť, že táto oblasť 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 |

Investičná priorita 7d) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Implementácia systémov ETCS a GSM-R, TSI TAF/TAP,
    2. Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy,
    3. Projektová príprava.
    4. ***Implementácia systémov ETCS, 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 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. Konkrétne ide o úseky:

* 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).
  + 1. ***Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy***

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.

MDVRR 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.** 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.

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.**

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, MDVRR 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.

* + 1. ***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. |

#### Hlavné princípy výberu projektov

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

#### Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívna.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov na realizáciu cieľov prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov na dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje[[11]](#footnote-11).**

#### Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 13.1. Grafické zobrazenie rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 4.

#### Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

1. 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 rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí (TEN-T CORE) | *km* | *KF* | *N/A* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

1. 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. | Dĺžka železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS | *km* | *KF* | *N/A* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 2. | Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave | *počet* | *KF* | *N/A* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Výkonnostný rámec prioritnej osi

1. 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 zo strany Certifikačného orgánu | *%* | *KF* | *N/A* |  |  | *RO OPII* | *Základný finančný ukazovateľ* |
| *Implementačný krok* |  | Počet VO na veľké projekty vyhlásených v súlade s aktualizovanou štúdiou realizovateľnosti príslušného koridoru | *počet* | *KF* | *N/A* |  |  | *RO OPII* | *Dôležitý implementačný krok* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 |
| 02 | 21 775 175 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 |

### 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)

N/A

## PRIORITNÁ OS 2: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE)

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***Názov prioritnej osi*** | Cestná infraštruktúra (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 |

### 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 |

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

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***

Cestná doprava zabezpečuje najvyšší podiel realizácie prepravných výkonov nákladnej a osobnej prepravy na Slovensku. K 01.01.2013 predstavoval tento podiel v rámci nákladnej dopravy až 77 % celkových prepravných výkonov[[12]](#footnote-12). Je to najvýznamnejší prepravný mód z pohľadu zabezpečovania mobility obyvateľstva, prepravy tovaru, zabezpečenia medzinárodného obchodu SR s okolitými štátmi EÚ a potenciálu zlepšenia ekonomickej kondície Slovenska. Zo strednodobého hľadiska je cieľom SR stabilizácia výkonov tohto módu prepravy a zamedzenie jeho nárastu predovšetkým na úkor ostatných environmentálne prijateľnejších prepravných módov.

V Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 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. Moderná cestná infraštruktúra v trasách TEN-T má pre národné hospodárstvo strategický význam. 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 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. Vybudovaním nových úsekov diaľnic a rýchlostných 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.

Cieľom diaľnic a rýchlostných ciest je zabezpečiť dopravné spojenia medzi dôležitými centrami medzinárodného, štátneho alebo regionálneho významu. Svojimi kvalitatívnymi parametrami dokážu rýchlo, plynulo a bezpečne previesť veľké dopravné prúdy, preto by malo byť v záujme SR rozvíjať tieto kategórie cestnej siete. **Prioritným záujmom SR je predovšetkým 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**.

S ohľadom na význam cestnej dopravy na Slovensku, aktuálne nedostatočný stav nadradenej cestnej siete (hustota diaľničnej siete výrazne pod priemerom EÚ 28; k 01.01.2013 z plánovaného rozsahu v prevádzke necelých 62 % diaľnic, v prípade rýchlostných ciest len 19,6 %) a pozitívne vplyvy vyvolané investíciami v tejto oblasti (zvyšovanie dostupnosti regiónov, prílev investícií, úsporu času a paliva, znižovanie nepriaznivých vplyvov cestnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo, znižovanie nehodovosti) si uvedená oblasť aj v programovom období 2014 - 2020 vyžiada významnú podporu zo strany EÚ. Okrem vyššie spomenutých faktorov je výška alokácie determinovaná taktiež charakterom činností - investične náročným procesom výstavby nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest v topograficky členitých oblastiach.

Aj napriek strategickému významu investícií do budovania diaľnic a rýchlostných ciest, neopomína Slovenská republika ani rozvoj tzv. environmentálne prijateľnejších módov dopravy, akými sú železničná, vodná a verejná osobná doprava. Na tieto oblasti bude v programovom období 2014 – 2020 alokovaných až 53,45 % zdrojov OPII-D a NPE.

***VÝSLEDKY***

1. odstránenie kľúčových úzkych miest na základnej sieti TEN-T, predovšetkým v úseku Žilina – Liptovský Mikuláš a Žilina – št. hr SR/ČR/PR,
2. zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, zníženie nehodovosti,
3. zníženie hlukovej a emisnej záťaže v intraviláne miest a obcí,
4. zníženie časových strát a úspora nákladov,
5. poskytovanie dopravných informácií účastníkom cestnej premávky,
6. zabezpečenie bezpečnej migrácie zveri,
7. vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenie mobility obyvateľov a zvýšenie potenciálu rastu zamestnanosti.
8. 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 | *EUR* | *N/A* |  | *2013* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

#### Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7a) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest vrátane privádzačov (TEN-T CORE),
    2. Budovanie inteligentných dopravných systémov,
    3. Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy,
    4. Modernizácia ciest I. triedy v trasách TEN-T CORE,
    5. Projektová príprava.
    6. ***Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest (TEN-T CORE)***

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[[13]](#footnote-13). 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[[14]](#footnote-14). 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. km2 (zdroj: Eurostat). K 01.01.2012 bola hustota diaľnic trasovaných v koridoroch TEN-T na Slovensku na úrovni cca 8,55 km/tis. km2 (Graf 1).

1. Hustota diaľničnej siete k 1.1.2012 (km/tis. km2) – medzinárodné porovnanie

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 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.

Prínos realizácie veľkých projektov tejto prioritnej osi na zlepšenie časovej dostupnosti Slovenska a jeho regionálnych centier je uvedené v Prílohe 3.

Výstavba diaľnic

**V oblasti rozvoja diaľničnej siete budú investície smerovať predovšetkým 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.**

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 20-37 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.

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.

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

* D3 Svrčinovec – Skalité (2. fáza)/alt. zo zdrojov NPE,
* D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec,
* 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.

Výstavba rýchlostných ciest

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

Pri výstavbe nových úsekov rýchlostných ciest TEN-T bude MDVRR 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.

* + 1. ***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 vyžívanie inteligentných dopravných systémov a dopravnej telematiky. Inteligentné dopravné systémy otvárajú nové možnosti na dosiahnutie trvaloudržateľnej mobility 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 MDVRR SR je výstavba a rozvoj Národného dopravného informačného centra (NDIC), ktoré bude operačným a informačným pracoviskom zabezpečujúcim zber, spracovanie a poskytovanie dopravných 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.

* + 1. ***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 MDVRR 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[[15]](#footnote-15).

Na základe údajov o dopravných nehodách podľa druhu komunikácie je možné skonštatovať, že najbezpečnejšou kategóriou ciest sú diaľnice a rýchlostné cesty. Zámerom MDVRR 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 zákona č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 251/2011 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií a vyhlášky 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. V súlade so smernicou boli stanovené postupy, ktoré by mali byť významným nástrojom na zlepšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

V oblasti zvyšovania bezpečnosti na existujúcich diaľniciach a rýchlostných cestách bude snahou MDVRR 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** a pod.

* + 1. ***Modernizácia ciest I. triedy v trasách TEN-T CORE***

V odôvodnených prípadoch budú zdroje prioritnej osi využité na modernizáciu ciest I. triedy vedených v trasách TEN-T CORE. Ide o prípady, kedy sa zo strednodobého hľadiska nepredpokladá v dotknutom území výstavba diaľnice alebo rýchlostnej cesty a z dopravného, ako aj ekonomického hľadiska je efektívnejšia modernizácia súčasnej cesty I. triedy.

* + 1. ***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. * MDVRR SR |

#### Hlavné princípy výberu projektov

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

#### Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov na realizáciu cieľov prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov na dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

#### Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 13.1. Grafické zobrazenie rozvoja cestnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 4.

#### Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

1. 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 TEN-T CORE) | *km* | *KF* | *N/A* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Výkonnostný rámec prioritnej osi

1. 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 TEN-T CORE) | *km* | *KF* | *N/A* |  |  | *RO OPII* | *Spoločný ukazovateľ (cca 97% alokácie osi)* |
| *finančný ukazovateľ* |  | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu | *%* | *KF* | *N/A* |  |  | *RO OPII* | *Základný finančný ukazovateľ* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 1 – Oblasť intervencie** | | |
| **Fond** | Kohézny fond | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE) | 028 | 1 122 500 000 |
| 044 | 20 000 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 2 – Forma financovania** | | |
| **Fond** | Kohézny fond | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE) | 01 | 1 108 225 000 |
| 02 | 34 275 000 |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 CORE) | 07 | 1 142 500 000 |

### 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)

N/A

## PRIORITNÁ OS 3: VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***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 |

### 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 |

### INVESTIČNÁ PRIORITA 7c): 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

#### Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

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

Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy bola stanovená na úrovni Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, ktorá predstavuje základný strategický dokument pre túto oblasť. Vízia je definovaná ako „*infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy*“. Aktivity, ktoré navrhuje RO OPII významným spôsobom prispejú k naplneniu tejto vízie.

**Zaradením tohto špecifického cieľa do programu reaguje MDVRR SR na skutočnosť, že na rozšírenie integrovaných dopravných systémov chýba nielen realizácia zmien v organizovaní a prevádzke verejnej osobnej dopravy, ale aj adekvátny stav dopravnej infraštruktúry**. Aktivity v oblasti mestskej dráhovej dopravy vychádzajú z nedostatkov identifikovaných v Stratégii VOD. Dráhovou dopravou sa pritom rozumie električková a trolejbusová doprava.

Značná časť existujúcich električkových tratí v Bratislave a Košiciach je v zlom technickom stave, s obmedzeniami traťovej rýchlosti, vysokou hlučnosťou a bariérami. Na električkových tratiach chýba komplexné riešenie preferencie a automatického stavania vlakovej cesty. Niektoré úseky neumožňujú bezpečnú prevádzku moderných vozidiel. Zároveň nie je možné zabezpečiť adekvátnu údržbu nízkopodlažných vozidiel, keďže súčasné technické vybavenie nie je vo väčšine prípadov na takéto výkony prispôsobené.

Popri súčasných nedostatkoch existuje potenciál na náhradu husto premávajúcich autobusových liniek kapacitnou električkovou dopravou a taktiež na rozšírenie trolejbusovej siete o predĺženia a prepojenia traťových úsekov alebo o obratiská, čo by umožnilo efektívnejšiu dopravnú obsluhu a náhradu autobusovej dopravy trolejbusmi.

Navrhované intervencie do infraštruktúry sú zamerané na zlepšenie existujúceho stavu modernizáciou a výstavbou nových tratí, ako aj zlepšením podmienok na údržbu vozidiel.

**Podpora potenciálnych projektov bude podmienená existenciou komplexného strategického plánu udržateľného rozvoja dopravy v jednotlivých mestách, resp. regiónoch (generel dopravy, plán udržateľnej mestskej mobility), čím sa sleduje vhodnosť dopravného riešenia, ekonomická opodstatnenosť a trvalá udržateľnosť jednotlivých projektov, ako i MHD ako celku.**

***VÝSLEDKY***

1. zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy,
2. zlepšenie kvality služieb poskytovaných v MHD vo veľkých aglomeráciách (úspora času, rozšírenie ponuky služieb, zvýšenie komfortu a spoľahlivosti a pod.),
3. infraštruktúra umožňujúca zvýšenie podielu cestujúcich verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce,
4. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže).
5. 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* |  | *2013* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

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

Dopravné prostriedky sú jedným zo základných prvkov dopravného systému a predurčujú jeho kvalitatívne i kvantitatívne parametre. Zároveň predstavujú prvý kontakt cestujúcich s verejnou osobnou dopravu a preto môžu zásadným spôsobom ovplyvniť ich rozhodovanie pri výbere dopravného módu.

V tomto kontexte je nutné konštatovať, že súčasný stav je najmä v oblasti dráhových vozidiel MHD (električky, trolejbusy) nevyhovujúci nielen z hľadiska spotreby energií, ale aj z hľadiska spoľahlivosti, bezbariérovosti a komfortu – a tým atraktívnosti pre cestujúcich. V súčasnosti majú Bratislava aj Košice k dispozícii minimálny počet električiek s nízkou podlahou a rekuperáciou elektrickej energie. Priemerný vek existujúcich vozidiel je viac ako 20 rokov.

Existujúci vozidlový park trolejbusovej dopravy je taktiež zastaraný, podiel nízkopodlažných trolejbusov je nízky a podobná situácia je aj v oblasti modernej elektrickej výzbroje s rekuperáciou energie. Priemerný vek vozidiel sa pohybuje od 12 do 19 rokov. Jedinou výnimkou je Banská Bystrica, kde v roku 2011 došlo k obnoveniu väčšiny vozidlového parku trolejbusov.

Nasadením nových, nízkopodlažných a energeticky úsporných vozidiel pre prevádzku dráhovej MHD sa dosiahne nielen zvýšenie prístupnosti MHD pre zdravotne postihnutých cestujúcich, zvýšenie komfortu prepravy a úspora času cestujúcich, ale aj pokles spotreby trakčnej elektrickej energie a s tým súvisiacich nákladov. Nové, energeticky úsporné vozidlá dokážu vďaka modernej trakčnej výzbroji umožňujúcou rekuperáciu energie ušetriť časť trakčnej energie v porovnaní so zastaranými vozidlami. Dôjde zároveň k zníženiu poruchovosti vozidiel, a tým aj k zvýšeniu spoľahlivosti a atraktívnosti verejnej osobnej dopravy.

**Podmienkou poskytnutia podpory na obnovu mobilných prostriedkov v MHD bude realizácia opatrení na zabezpečenie preferencie vozidiel na tratiach, pre ktoré budú určené. Pôjde najmä o opatrenia na zabezpečenie minimalizácie zdržaní na križovatkách a priechodoch riadených svetelnou signalizáciou a o zriaďovanie vyhradených jazdných pruhov pre MHD.**

***VÝSLEDKY***

1. zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy,
2. zlepšenie kvality služieb poskytovaných dráhovou MHD vo veľkých aglomeráciách (úspora cestovného času, rozšírenie ponuky služieb, zvýšenie komfortu a spoľahlivosti a pod.),
3. zvýšenie prístupnosti vozidiel MHD,
4. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hluku, emisií, vibrácií a pod.) – čistá MHD,
5. zvýšenie podielu verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce.
6. 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* |  | *2013* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 2. | Podiel nízkopodlažných vozidiel dráhovej MHD na celkovom počte dráhových vozidiel, vhodných aj pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou | *%* | *N/A* |  | *2013* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

#### Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7c) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu,
    2. Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek a trolejbusov (vrátane vozidiel s pomocným pohonom)),
    3. Výstavba a modernizácia infraštruktúry pre IDS (modernizácia a výstavba prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry),
    4. Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku dráhovej MHD,
    5. Projektová príprava.
    6. ***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 individuálnej automobilovej dopravy 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.

Súčasný trend vývoja deľby prepravnej práce v rámci osobnej prepravy na Slovensku poukazuje na zvyšujúci sa podiel individuálnej automobilovej dopravy. Individuálna automobilová doprava tvorila v roku 2012 v rámci SR až 74,6 % celkových výkonov osobnej dopravy. Dlhodobým cieľom MDVRR SR je dosiahnuť zvrátenie tohto pre životné prostredie negatívneho trendu a podnietiť organizačnými, prevádzkovými a infraštruktúrnymi opatreniami prechod cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na environmentálne prijateľné módy verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie sú primárne spojené so spotrebou energií, čo má za následok produkciu CO2, znečistením ovzdušia a hlukom. V rámci SR tvorí doprava až 20% celkovej produkcie CO2 a 34 % NOx.

Za najvýznamnejšie slabé miesto verejnej osobnej dopravy 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 MDVRR 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.

Územie SR je možné z hľadiska regionálnych dopravných väzieb rozdeliť na **štyri funkčné regióny**: Bratislava a juhozápadné Slovensko (BSK, TTSK, NSK), Severozápadné Slovensko (TSK, ŽSK), Stredné Slovensko (BBSK) a Východné Slovensko (KSK, PSK) (Obr. 1). Prirodzenými spádovými centrami uvedených regiónov sú mestá Bratislava, Trnava, Nitra, Trenčín, Žilina, Banská Bystrica, Košice a Prešov. Regionálne dopravné väzby spravidla presahujú územie jednotlivých vyšších územných celkov. Z hľadiska vnútorných dopravných väzieb uvedené funkčné regióny tvoria pomerne kompaktné celky, na území ktorých je možné efektívne organizovať a integrovať jednotlivé módy verejnej osobnej dopravy.

Funkčné regióny z hľadiska regionálnych dopravných väzieb



Železničná doprava má v súčasnosti dostatočnú kapacitu na uspokojenie súčasných aj prognózovaných prepravných nárokov na celej sieti ŽSR. V regionálnej železničnej doprave došlo v ostatných rokoch k zrušeniu prevádzky na niektorých regionálnych tratiach z dôvodu ich nízkej konkurencieschopnosti a slabého prepravného prúdu a k následnému presunu cestujúcich na autobusovú dopravu.

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 prevádzkovaná na objednávku samosprávnych krajov trpí úbytkom cestujúcich z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave. Dopravcom súčasne vzrástli náklady, napr. aj z dôvodu potrebnej obnovy vozového parku. Absencia harmonizácie a integrácie regionálnej dopravy s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy 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.

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. Najhoršia situácia je v mestách, ktoré prevádzkujú dráhovú MHD, kde je badateľný skrytý investičný dlh, keď sa priemerný vek električiek pohybuje nad hranicou 20 rokov, trolejbusov až do 19 rokov a autobusov až do 12 rokov. Väčšina električiek a trolejbusov neobsahuje moderné elektrické vybavenie umožňujúce rekuperáciu elektrickej energie, čím nie je dosiahnutá adekvátna hospodárnosť.

Verejnej osobnej doprave 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 rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy 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.** Pojem trvalo udržateľnej mobility je chápaný ako rentabilný a dostupný dopravný systém, ktorý uspokojuje prepravné potreby spoločnosti s ohľadom na životné prostredie, zdravie, bezpečnosť a možnosti ekonomiky a zabezpečuje jeho dlhodobú životaschopnosť.

Keďže MHD je na Slovensku realizovaná rôznymi formami, najmä z pohľadu poskytovaných typov dopravy, organizačného zabezpečenia objednávania výkonov a zdrojov financovania, MDVRR SR plánuje zakomponovať do systému čerpania prostriedkov len tie mestá, v ktorých je súčasťou MHD aj dráhová doprava alebo MHD zabezpečujú špecializované dopravné podniky so 100 % účasťou mesta. Uvedené podmienky spĺňajú mestá **Bratislava, Košice, Prešov, Žilina a Banská Bystrica**. Zároveň je potrebné uviesť, že tieto mestá predstavujú najdôležitejšie centrá v rámci už uvedených štyroch funkčných regiónov.

Mestá s mestskou dráhovou dopravou



Prioritná os vytvára predpoklady na zvyšovanie atraktivity verejnej osobnej dopravy, a tým aj podmienky na presun cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na hromadné, nákladovo efektívnejšie systémy. Realizáciou investičných priorít tejto prioritnej osi bude zabezpečené nielen plnenie špecifického cieľa zameraného na zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy, 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 verejnej osobnej dopravy.

Na základe skúseností získaných pri implementácii opatrení na zlepšenie verejnej osobnej dopravy 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.

**Podpora potenciálnych projektov bude podmienená existenciou komplexného strategického plánu udržateľného rozvoja dopravy (generel dopravy, príp. plán udržateľnej mestskej mobility) v jednotlivých mestách resp. regiónoch, čím sa sleduje vhodnosť dopravného riešenia, ekonomická opodstatnenosť a trvalá udržateľnosť jednotlivých projektov, ako i mestskej hromadnej dopravy ako celku.**

**Podmienkou poskytnutia podpory na obnovu mobilných prostriedkov v MHD bude realizácia opatrení na zabezpečenie preferencie vozidiel na tratiach, pre ktoré budú určené. Pôjde najmä o opatrenia na zabezpečenie minimalizácie zdržaní na križovatkách a priechodoch riadených svetelnou signalizáciou a o zriaďovanie vyhradených jazdných pruhov pre MHD.**

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 verejnej osobnej dopravy na Slovensku.**

Aktivity prioritnej osi sú komplementárne s aktivitami Prioritnej osi 1 Integrovaného regionálneho operačného programu. 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.

Zo zdrojov IROP, prostredníctvom príslušných regionálnych „integrovaných regionálnych stratégii“, bude možné spolufinancovať spracovanie stratégií rozvoja dopravy a dopravnej obslužnosti, nákup vozidiel na prevádzku verejnej osobnej dopravy v rámci IDS, realizáciu opatrení na ekologizáciu dopravy, opatrení zameraných na previazanosť nosnej dráhovej dopravy na doplnkovú autobusovú dopravu, budovanie združených zastávok, budovanie dispečerských centier, podporu zavádzania jednotných tarifných systémov a sústav cestovných dokladov, podporu cyklistickej infraštruktúry, realizáciu opatrení na upokojovanie dopravy a pod. (pozri tiež kap. 8.1).

Predpokladom dosiahnutia stanovených cieľov je nielen realizácia aktivít prostredníctvom OPII a IROP, ale aj realizácia súvisiacich organizačných a prevádzkových opatrení Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020.

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Bratislava

Hlavné mesto SR Bratislava je významným vnútroštátnym i medzinárodným dopravným uzlom, kľúčovým hospodárskym a politicko-administratívnym centrom. Mestská hromadná doprava na území mesta je v súčasnosti tvorená sieťou električkových a trolejbusových tratí a autobusových liniek, ktoré sú navzájom komplementárne, pričom časť autobusovej dopravy tvorí doplnkovú dopravu k električkovej a trolejbusovej doprave. Významnou prekážkou z hľadiska realizácie dopravy sú geografické danosti, napr. bariéra Malých Karpát a rieka Dunaj, sídelné a priemyselné usporiadanie mestských častí a z toho vyplývajúci odlišný vývoj Bratislavy na ľavom a pravom brehu Dunaja.

Zatiaľ čo na ľavom brehu rieky Dunaj je vo väčšine husto obývaných častí mesta MHD zabezpečovaná sieťou električkových a trolejbusových liniek, na pravom brehu Dunaja je situácia odlišná. Mestská časť Bratislava, Petržalka bola v minulosti rozvíjaná prioritne ako obytná zóna. V súčasnosti má cca 115 tis. obyvateľov a je to jedna z najhustejšie obývaných oblastí na Slovensku i v strednej Európe. Mestská hromadná doprava v Petržalke je zabezpečovaná výlučne autobusovou dopravou po existujúcich komunikáciách. Plánovaná výstavba kapacitného nosného systému koľajovej dopravy sa desiatky rokov nerealizovala, dôsledkom čoho je nízka konkurencieschopnosť MHD v tejto mestskej časti.

Nevyvážený stav rozvoja mestských častí prispieva k nárastu individuálnej automobilovej dopravy a narastajúcej záťaži existujúcich mostov cez Dunaj, najmä v čase dopravnej špičky. Starý most, ktorý slúžil cestnej doprave, vrátane MHD, bol v dôsledku nevyhovujúceho a havarijného stavu postupne z prevádzky vylúčený a uzatvorený. **Na zlepšenie súčasného stavu verejnej osobnej dopravy v hlavnom meste je preto nevyhnutný rozvoj vysokokapacitného, ekologického a segregovaného koľajového nosného systému prepravy cestujúcich.** **Dôležité je najmä zvýšiť kapacitu a zrýchliť prepojenie prímestských častí s centrom a prepojenie centra s mestskou časťou Petržalka**.

Na základe uvedeného budú zdroje prioritnej osi prioritne použité na zabezpečenie pokračovania výstavby novej električkovej trate, a to **v úseku Bosákova ulica – Janíkov dvor**. Projekt plynule nadviaže na aktivity implementované v programovom období 2007 – 2013, v rámci ktorých bola začatá výstavba 1. etapy v úseku Šafárikovo námestie – Bosákova ulica vrátane rekonštrukcie Starého mosta. Realizácia projektu umožní prepojiť jestvujúcu električkovú sieť na území mesta Bratislavy s Petržalkou. Vybudovanie trate umožní realizovať segregovanú koľajovú dopravu a prepojiť trasy pešej a cyklistickej dopravy cez Starý most. Vybudovaním trate dôjde k úspore času cestovania a projekt prispeje k zvýšeniu atraktivity verejnej osobnej dopravy v hlavnom meste SR.

K zlepšeniu stavu dráhovej MHD v Bratislave prispejú taktiež projekty **modernizácie existujúcich električkových tratí – ucelených radiál**, ktoré reagujú na zlý technický stav tratí s množstvom obmedzení, vysokou hlučnosťou a absenciou prvkov na zvýšenie obežnej rýchlosti električiek. Na území mesta je plánovaná taktiež **rekonštrukcia, modernizácia a výstavba prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry**.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

* *výstavba nového nosného prepojenia – električkovej trate v úseku ul. Bosákova – Janíkov dvor, ktoré bude schopné prevziať na seba rozhodujúci podiel prepravy cestujúcich v smere centrum – Petržalka a naopak,*
* *modernizácia električkových radiál (Karlovesko-dúbravská radiála, Vajnorská radiála, Ružinovská radiála, Račianska radiála),*
* *výstavba základne na opravu a údržbu vozového parku MHD,*
* *výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy so zásahom do železničnej infraštruktúry vrátane záchytných parkovísk s väzbou na verejnú osobnú dopravu*.

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Košice

MHD je v Košiciach tvorená nosnou električkovou, autobusovou a trolejbusovou dopravou, pričom autobusová doprava súčasne slúži aj ako doplnková a obsluhuje aj okrajové mestské časti. Električková doprava spája centrum so staršími sídliskami, čiastočne plní aj tangenciálne väzby. Trolejbusová doprava prepája mestské časti v kopcovitom teréne s centrom a autobusová doprava obsluhuje ostatné prepravné vzťahy. Špecifikom je existencia električkovej rýchlodráhy do podniku U. S. Steel Košice, s.r.o.

Električkové trate v Košiciach sú zastarané a s rozsiahlymi obmedzeniami. K zlepšeniu stavu dráhovej MHD preto prispejú projekty **modernizácie existujúcich električkových tratí – ucelených radiál**, ktoré reagujú na zlý technický stav tratí s množstvom obmedzení, vysokou hlučnosťou a absenciou prvkov na zvýšenie obežnej rýchlosti električiek.

Integrácii dopravy majú napomôcť nové terminály integrovanej osobnej dopravy v Košickom samosprávnom kraji, ktoré umožnia efektívnejšie organizovať jednotlivé módy dopravy.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

* *modernizácia električkových tratí,*
* *výstavba základne na opravu a údržbu vozového parku MHD,*
* *výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy so zásahom do železničnej infraštruktúry vrátane záchytných parkovísk s väzbou na verejnú hromadnú dopravu.*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Prešov

Prešov je druhým najväčším mestom Košicko-prešovskej aglomerácie a jeho mestská hromadná doprava je realizovaná prostredníctvom nosnej trolejbusovej dopravy a prevažne doplnkovej autobusovej dopravy s porovnateľnými výkonmi oboch trakcií. Prepojením trolejbusových tratí sa vytvorí priestor pre rozšírenie siete liniek trolejbusovej dopravy a vytvorí predpoklad pre zefektívnenie využitia vozidiel na jednotlivých linkách. Zámery v oblasti rozvoja trolejbusovej dopravy však musia byť potvrdené lokálnymi strategickými dokumentmi vrátane posúdenia ich udržateľnosti.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

* *modernizácia a výstavba trolejbusovej infraštruktúry,*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Žilina

Podobne ako v Prešove, aj v Žiline je trolejbusová doprava nosná a z hľadiska prepravných výkonov prevažuje nad autobusovou MHD. V infraštruktúre trolejbusovej dopravy boli identifikované slabé miesta, ktoré bránia jej širšiemu uplatneniu. Súčasné meniarne neumožňujú plne využiť rekuperáciu elektrickej energie moderných trolejbusov, existujúce prvky trolejbusových tratí spomaľujú obežnú rýchlosť trolejbusov. Nedostatočné prepojenia jestvujúcich trolejbusových tratí znižujú efektívnosť linkového vedenia. Na odstránenie úzkych miest má slúžiť **modernizácia a výstavba trolejbusovej infraštruktúry**.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

* *modernizácia a výstavba trolejbusovej infraštruktúry.*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Banská Bystrica

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 výkonoch MHD. Zámery v oblasti rozvoja trolejbusovej dopravy však musia byť potvrdené lokálnymi strategickými dokumentmi vrátanie posúdenia ich udržateľnosti.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti infraštruktúry:

* *rozšírenie trolejbusovej infraštruktúry.*

Podrobnejšie informácie o prevádzkových a infraštruktúrnych parametroch MHD v jednotlivých mestách spolu s identifikáciou problémových miest sú uvedené v Stratégii rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020.

* + 1. ***Obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električiek a trolejbusov******(vrátane vozidiel s pomocným pohonom))***

Obnova prostriedkov dráhovej MHD v Bratislave

Pri posudzovaní vozidlového 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.** Projekty plynule nadviažu na aktivity programového obdobia 2007 – 2013, keď do hlavného mesta pribudne 30 ks električiek a 80 ks nových trolejbusov. 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 vozidlového 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 vozidlového parku dráhovej MHD (električky).*

Obnova prostriedkov dráhovej MHD v Prešove

Prešov síce kontinuálne rieši obnovu vozidlového 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 vozidlového 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 vozidlového 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 vozidlového parku dráhovej MHD (trolejbusy).*

Podpora verejnej osobnej dopravy v meste Banská Bystrica

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 vrátanie posúdenia ich udržateľnosti.

Sumarizácia plánovaných aktivít v oblasti obstarania mobilných prostriedkov dráhovej MHD:

* *obnova vozidlového parku dráhovej MHD (trolejbusy).*
  + 1. ***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 verejnej osobnej dopravy namiesto deklarovaného cieľa získania nových zákazníkov. Intervencie do prestupných terminálov pre IDS tak majú za cieľ vytvorenie predpokladov na zavedenie efektívnejšej organizácie verejnej osobnej dopravy.

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.

* + 1. ***Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového 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 základe, ktorá v súčasnosti nie je dostatočne technicky a kapacitne vybavená na údržbu a opravy nových dopravných prostriedkov.

Súčasný stav v oblasti mestskej hromadnej dopravy 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 individuálnej automobilovej dopravy.

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 mestskej hromadnej dopravy prostredníctvom zvýšeného dopytu spokojných zákazníkov po kvalitnej preprave v modernizovaných dopravných prostriedkoch. Výstavba a modernizácia údržbovej základne (v synergii s projektmi zameranými na obnovu vozidlového 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 mestskej hromadnej dopravy, ktorá bude základom budúcej dopravnej sústavy mestských aglomerácií.

Realizáciou projektov technickej základne pre MHD sa zároveň podporí napĺňanie čiastkových cieľov v oblasti zvýšenia kvality životného prostredia prostredníctvom zníženia znečisťovania zložiek životného prostredia. Tvorba kapacít pre splnenie špecifických podmienok údržby a opráv nových vozidiel MHD umožní realizovať zmenu štruktúry vozidlového parku v prospech vozidiel s nulovou emisiou znečisťujúcich látok (električky, trolejbusy) na úkor autobusov, čo zároveň umožní zvýšiť kvalitu životného prostredia v dotknutých mestách prostredníctvom zníženia produkcie znečisťujúcich látok do ovzdušia.

* + 1. ***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 Žilina, s. r. o. * hlavné mesto SR Bratislava * mesto Košice * mesto Prešov * mesto Žilina * mesto Banská Bystrica * Železnice Slovenskej republiky |

#### Hlavné princípy výberu projektov

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

#### Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov na realizáciu cieľov prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov na dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

#### Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 13.1.

#### Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

1. Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7c)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 2. | Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy | *počet* | *KF* | *N/A* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 3. | Počet obnovených mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) | *počet* | *KF* | *N/A* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Výkonnostný rámec prioritnej osi

1. 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* |  |  | *RO OPII* | *Spoločný ukazovateľ* |
| *výstupový ukazovateľ* |  | Počet obnovených mobilných prostriedkov dráhovej MHD (električky, trolejbusy) | *počet* | *KF* | *N/A* |  |  | *RO OPII* | *Jedna z hlavných aktivít PO (cca 30% alokácie)* |
| *finančný ukazovateľ* |  | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu | *%* | *KF* | *N/A* |  |  | *RO OPII* | *Základný finančný ukazovateľ* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 2 – Forma financovania** | | |
| **Fond** | Kohézny fond | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava | 01 | 312 679 500 |
| 02 | 9 670 500 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 3 – Druh územia** | | |
| **Fond** | Kohézny fond | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava | 01 | 322 350 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie** | | |
| **Fond** | Kohézny fond | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 3 – Verejná osobná doprava | 01 | 322 350 000 |

### 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)

N/A

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

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***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 |

### 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 |

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

#### Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 4.1:* ***Zlepšenie kvality služieb poskytovaných vo verejnom prístave   
v Bratislave a vytváranie podmienok pre zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty***

Vodná doprava je na území SR využívaná len v malom rozsahu. Vychádzajúc z hodnotenia spracovaného s cieľom posúdiť napĺňanie cieľov stanovených v Bielej knihe za obdobie rokov 2000 – 2010 vyplýva, že v oblasti nákladnej prepravy bol v rámci SR zaznamenaný pokles podielu vnútrozemskej vodnej dopravy na celkovom objeme prepravných výkonov o 2,1 %[[16]](#footnote-16). V oblasti osobnej prepravy predstavuje v podmienkach SR vodná (lodná) doprava z pohľadu prepravných výkonov len doplnkový charakter k ostatným prepravným módom.

Výkony vodnej dopravy sú limitované predovšetkým podmienkami na plavbu, stavom hladín splavných vodných tokov, ako aj nedostatočnou infraštruktúrou verejných prístavov. Práve modernú, bezpečnú a integrovanú infraštruktúru identifikoval Strategický plán ako kľúčový faktor rozvoja vodnej dopravy na Slovensku.

Aj pre dlhší čas prepravy sú v podmienkach Slovenskej republiky aktuálne uprednostňované iné druhy nákladnej dopravy, predovšetkým cestná a železničná nákladná doprava. S ohľadom na celkový nárast objemu dopravy, voľný kapacitný potenciál vnútrozemských vodných ciest, ako aj nižšiu energetickú náročnosť vodnej dopravy, je však možné očakávať rozvoj a nárast významu sektora.

Realizáciou aktivít v rámci tohto špecifického cieľa má byť stimulovaný presun výkonov z environmentálne najmenej vhodného módu cestnej dopravy na vodnú dopravu, ktorá má preukázateľne menšie negatívne dopady na životné prostredie. Keďže vodná doprava nebola zatiaľ predmetom podpory z fondov EÚ, hlavným cieľom MDVRR SR pri definovaní prioritnej osi bolo vytvoriť priestor pre poskytnutie finančných zdrojov aj tomuto sektoru - pre jeho oživenie a ďalší rozvoj.

Vzhľadom na výšku alokácie, ktorá bola z fondov EÚ pridelená na národnej úrovni sektoru dopravy, jej štruktúru, nutnosť kontinuálne dofinancovať projekty začaté v predchádzajúcom období, ako aj vzhľadom na nízku pripravenosť projektov vodnej dopravy, bude priorita v ďalšom období kladená predovšetkým na rozvoj verejného prístavu v Bratislave ako najvýznamnejšieho prístavu SR s najväčším potenciálom na rozvoj, ako aj na vytváranie podmienok pre rozvoj súvisiacej dunajskej vodnej cesty prostredníctvom spracovania štúdií realizovateľnosti a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.

MDVRR SR od intervencií smerovaných do infraštruktúry prístavov prioritne očakáva skvalitnenie služieb poskytovaných na nediskriminačnom princípe vo verejných prístavoch, resp. rozšírenie ich ponuky. Vybavené a fungujúce prístavy sú dôležitým predpokladom rastu atraktivity vodnej dopravy a s tým spojeného nárastu podielu vodnej dopravy na deľbe prepravných výkonov. Rozsah modernizácie a výstavby verejného prístavu v Bratislave bude závisieť od výsledkov štúdií realizovateľnosti.

Okrem rozvoja infraštruktúry verejných prístavov je posilnenie postavenia vodnej dopravy, ako environmentálne prijateľného dopravného módu, podmienené taktiež zabezpečením požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty počas celého roku. Dunajská vodná cesta je súčasťou kanálu Dunaj – Mohan – Rýn, ktorý spája Severné more s Čiernym morom. Tým je vytvorená súvislá vodná cesta s dĺžkou cca 3 500 km, ktorá je pre SR bránou na interkontinentálne a európske trhy. Úsek Dunaja prechádzajúci územím SR má približne 170 km. Napriek tomu, že ponúka medzinárodnú vodnú cestu vyššej kategórie[[17]](#footnote-17), nie je doteraz dobudovaná tak, aby celoročne poskytovala dopravcom uspokojivé plavebné podmienky. **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**. Pre zabezpečenie požadovanej miery splavnosti Dunaju na území Slovenskaje potrebné odstrániť, resp. upraviť viacero kritických miest. 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, štúdií realizovateľnosti a prípravu jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie. Cieľom MDVRR SR je komplexným spôsobom posúdiť možnosti podpory a navrhnúť nákladovo-efektívne opatrenia na zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty.** Investičné aktivity na zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty budú závisieť od výsledkov štúdií realizovateľnosti, priebehu získavania jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie v územnom a stavebnom konaní (najmä EIA, ÚR, SP) a finančných možností prioritnej osi.

Prípadná realizácia investičných aktivít bude mať pozitívny vplyv na celý priľahlý podunajský región a prispeje k napĺňaniu cieľov makroregionálnej Stratégie EÚ pre dunajský región[[18]](#footnote-18) (ďalej len „dunajská stratégia“), prioritne však pre plnenie cieľa „*1. zlepšenie mobility a multimodality*“. Synergické prepojenia medzi prioritnými oblasťami dunajskej stratégie a hlavnými programami EŠIF sú uvedené v kap. 3.1.4 PD SR.

Rozvoj a modernizácia verejných prístavov spolu s rozvojom vodných ciest má potenciál v značnej miere prispieť k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti, ako aj k samotnej podpore hospodárskeho rastu SR. Preprava vhodných tovarov prostredníctvom vodnej dopravy má potenciál znížiť podiel tranzitnej cestnej dopravy a znižovať súvisiace vplyvy na životné prostredie. Realizácii konkrétnych investičných akcií bude predchádzať plnohodnotný prípravný proces jednotlivých opatrení, ktorý identifikuje ich rozvojový potenciál a potvrdí ekonomickú opodstatnenosť a udržateľnosť.

***VÝSLEDKY***

1. zlepšenie kvality verejných služieb poskytovaných v prístave v Bratislave,
2. zvýšenie bezpečnosti vodnej dopravy,
3. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie,
4. vytváranie predpokladov na odstránenie kľúčových úzkych miest na infraštruktúre vodnej dopravy v TEN-T,
5. vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu vodnej dopravy na deľbe prepravnej práce.
6. 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 |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |

Pozn.: Ukazovateľ a jeho hodnoty budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

#### Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7a) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Štúdie a projektová dokumentácia s cieľom zlepšenia splavnosti dunajskej vodnej cesty,
    2. Modernizácia a výstavba verejného prístavu v Bratislave,
    3. Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky,
    4. Predinvestičná a projektová príprava.
    5. ***Štúdie a projektová dokumentácia s cieľom zlepšenia 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 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 prijateľnosť. **MDVRR SR bude výsledky štúdie konzultovať s príslušnými riaditeľstvami EK a postupovať v súlade s európskou legislatívou, obzvlášť Smernice 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva. Pre vybraný variant bude 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 a Váh.

* + 1. ***Modernizácia a výstavba verejného prístavu v Bratislave***

Intervencie v oblasti modernizácie a rozvoja infraštruktúry verejných prístavov budú zamerané **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.**

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.

* + 1. ***Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky***

Dobudovanie infraštruktúry vodných ciest a prístavov bude doplnené o zavádzanie nových technológií do oblasti riadenia lodnej a prístavnej prevádzky. Uplatnenie riečnych informačných systémov (RIS) umožní dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej infraštruktúry, zvýšenie bezpečnosti a zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

* + 1. ***Predinvestičná a projektová príprava***

Súčasný stav prípravy projektov na infraštruktúre vodnej dopravy je možné označiť ako najhorší 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 hlavnou priorít aktivít prioritnej osi.**

|  |  |
| --- | --- |
| *Cieľové skupiny:* | * široká verejnosť * prepravcovia a operátori pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy |
| *Cieľové územia:* | * Bratislavský kraj |
| *Prijímatelia:* | * Agentúra rozvoja vodnej dopravy, * Verejné prístavy, a. s. |

#### Hlavné princípy výberu projektov

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

#### Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov na realizáciu cieľov prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov na dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

#### Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 13.1.

#### Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

1. 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. | Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T | *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* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Výkonnostný rámec prioritnej osi

1. 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** |
| *výstupový ukazovateľ* |  | Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti (v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE) | *počet* | *KF* | *N/A* |  | *3* | *RO OPII* | *Štúdie realizovateľnosti predstavujú základ pre definíciu projektov* |
| *finančný ukazovateľ* |  | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu | *%* | *KF* | *N/A* |  |  | *RO OPII* | *Základný finančný ukazovateľ* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 |
| 02 | 3 493 500 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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) | 01 | 116 450 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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) | 01 | 116 450 000 |

### 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)

N/A

## PRIORITNÁ OS 5: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚTA (mimo TEN-T CORE)

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***Názov prioritnej osi*** | Železničná 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 |

### Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

|  |  |
| --- | --- |
| ***Fond*** | EFRR |
| ***Kategória regiónu*** | Menej rozvinutý |
| ***Základ pre výpočet (celkový príspevok)*** | 353 508 503 EUR |
| ***Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)*** | N/A |

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

#### Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 5.1:* ***Modernizácia a rozvoj železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy (mimo TEN-T CORE)***

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 verejnej osobnej dopravy 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 špecifického cieľa budú podporené aktivity zamerané na 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.

Špecifický cieľ 5.1 je priamo 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 mimo TEN-T základnej siete.

Rozvoj a modernizácia železničnej dopravy ako environmentálne prijateľného módu prispieva k dekarbonizácii a znižovaniu emisií v doprave, čím sa podporuje udržateľná doprava. 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. Je dôležité, aby princípy a zásady udržateľného rozvoja boli aplikované a stali sa neoddeliteľnou súčasťou nielen organizácie práce železničného dopravcu, ale aj jeho rozhodovacích procesov.

Na systém železničnej dopravy je nutné nahliadať ako na previazaný celok. 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.

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***

1. zlepšenie technických parametrov železničnej infraštruktúry vo vybraných úsekoch (mimo TEN-T CORE),
2. zvýšenie podielu elektrifikovaných tratí,
3. zníženie počtu úmrtí na železničných priecestiach,
4. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže),
5. zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a tým atraktivity železničnej dopravy v regiónoch,
6. vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľov a potenciálu rastu zamestnanosti.
7. 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 | N/A |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |
| 2. | Miera elektrifikácie železničných tratí | % | N/A |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 5.2:* ***Zlepšenie kvality železničnej infraštruktúry implementáciou vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu (mimo TEN-T CORE)***

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[[19]](#footnote-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 zamerané na zavedenie systému ERTMS, tzn. predovšetkým inštaláciu traťového zabezpečovacieho systému ETCS a oznamovacieho zariadenia GSM-R**.

***VÝSLEDKY***

1. 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,
2. zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy.
3. 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. | Úroveň interoperability železničnej infraštruktúry vyjadrená podielom siete (mimo TEN-T CORE) s implementovaným systémom ERTMS | % | N/A |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

#### Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7d) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Elektrifikácia železničných tratí. Rozvoj systémov šetrných k životnému prostrediu, vrátane systémov s nízkou hlučnosťou a nízko uhlíkových dopravných systémov,
    2. Znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou, modernizácia železničných priecestí),
    3. Výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť,
    4. Výstavba nových železničných zastávok, zavádzanie štandardov tratí a staníc, optimalizácia grafikonu vlakovej dopravy,
    5. Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku železničnej osobnej dopravy,
    6. Modernizácia železničnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho colného konania,
    7. Implementácia systémov ETCS a GSM-R, TSI TAF/TAP,
    8. Projektová príprava.
    9. ***Elektrifikácia železničných tratí. Rozvoj systémov šetrných k životnému prostrediu, vrátane systémov s nízkou hlučnosťou a nízko uhlíkových dopravných systémov***

Aktivity, ktoré navrhuje MDVRR 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 obyvateľstva 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 %.

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 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 Trebišove. Zároveň bude projekt komplementárne doplnený zo zdrojov PO 3, v rámci ktorej sa predpokladá výstavba terminálu osobnej prepravy v Michalovciach.

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.

* + 1. ***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 agendy 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 a 1 072 nezabezpečených. 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 MDVRR 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 zabezpečovaním 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).

* + 1. ***Výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť***

Cieľom výstavby terminálov železničnej osobnej dopravy 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.

* + 1. ***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 MDVRR 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 rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - 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 systémy 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.

* + 1. ***Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku železničnej osobnej dopravy***

Jedným zo základných predpokladov pre poskytovanie kvalitných a udržateľných prepravných služieb je technologicky a kvalitatívne vyhovujúca infraštruktúra zabezpečujúca prevádzku, údržbu a opravy 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 pohľadu kvality poskytovaných služieb, ako aj jej negatívnych dopadov na životné prostredie.

Sieť pracovísk údržby a opráv koľajových vozidiel sa v prevažnej miere vyznačuje zastaranou a technologicky nevhodnou infraštruktúrou pre vykonávanie technicko-hygienickej údržby moderných ucelených koľajových jednotiek, navyše s výrazne negatívnym dopadom na životné prostredie. Je potrebná sanácia miest dlhodobo ekologicky zaťažených nevhodným výkonom údržby a zároveň nastavenie novej koncepcie udržateľného, efektívneho a environmentálne prípustného chodu celého systému údržby koľajových vozidiel železničnej osobnej dopravy. Z environmentálneho hľadiska je zásadná ochrana povrchových a podzemných vôd prostredníctvom výstavby kanalizačného systému, čistiarní odpadových vôd, využitia nových technológií určených napr. na čistenie exteriéru koľajových vozidiel, vákuových toaliet a pod.

S cieľom zabezpečiť udržateľnosť kvality služieb poskytovaných v rámci železničnej verejnej osobnej dopravy je preto **nevyhnutné pristúpiť k modernizácii infraštruktúry siete technicko-hygienických pracovísk (THÚ).** Cieľom aktivít je naplnenie environmentálnych požiadaviek na prevádzku pracovísk, zvýšenie kvality výkonov údržby a opráv, zefektívnenie procesov údržby – skrátenie prestojov vlakových súprav vyvolaných údržbou a opravami, optimalizácia počtu pracovísk na údržbu a opravy koľajových vozidiel a s tým spojené zníženie prevádzkových nákladov.

Intervencia počíta s výstavbou a modernizáciou siete pracovísk údržby a opráv 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.

Modernizáciou vybraných pracovísk dôjde k postupnej optimalizácii celej siete pracovísk THÚ ZSSK, nárastu kvality údržby koľajových vozidiel, vykonávaniu energeticky efektívnejšej údržby a opráv vozidiel, skráteniu prestojov vlakov a vyriešeniu problémov environmentálneho charakteru. Riešenie tejto problematiky vytvorí udržateľný systém pre fungovanie železničnej dopravy a znásobí pozitívne dopady nakupovaných mobilných prostriedkov voči cestujúcej verejnosti.

* + 1. ***Modernizácia železničnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho colného konania***

Pozri kap. 2.6.4.1 C.

* + 1. ***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 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. Konkrétne ide o úsek:

* v smere **št. hr. ČR/SR Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno**.
  + 1. ***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 |
| *Prijímatelia:* | * Železnice Slovenskej republiky * Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. |

#### Hlavné princípy výberu projektov

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

#### Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov spolu s akýmikoľvek ziskami na ciele prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

#### Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 13.1. Grafické zobrazenie rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadefinovaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 4.

#### Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

1. 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 (mimo TEN-T CORE) | *km* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 2. | Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy | *počet* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 3. | Dĺžka železničných tratí (mimo TEN-T CORE) so zavedeným systémom ERTMS | *km* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Výkonnostný rámec prioritnej osi

1. 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* |  |  | *RO OPII* | *Spoločný ukazovateľ* |
| *finančný ukazovateľ* |  | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu | *%* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  |  | *RO OPII* | *Základný finančný ukazovateľ* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 1 – Oblasť intervencie** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | 025 | 200 000 000 |
| 026 | 100 482 227 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 2 – Forma financovania** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | 01 | 291 467 760 |
| 02 | 9 014 467 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 3 – Druh územia** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | 07 | 300 482 227 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 5 – Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | 07 | 300 482 227 |

### 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)

N/A

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

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***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 |

### Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

|  |  |
| --- | --- |
| ***Fond*** | EFRR |
| ***Kategória regiónu*** | Menej rozvinutý |
| ***Základ pre výpočet (celkový príspevok)*** | 591 773 210 EUR |
| ***Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)*** | N/A |

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

#### Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

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

***VÝSLEDKY***

1. odstránenie kľúčových úzkych miest na súhrnnej sieti TEN-T,
2. zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
3. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže v intraviláne miest a obcí),
4. zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
5. zabezpečenie bezpečnej migrácie zveri – budovanie bezpečných koridorov pre migráciu zveri (tzv. zelené prechody),
6. vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti (napr. v cestovnom ruchu, stavebníctve).
7. 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 | N/A |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

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

#### Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

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

Snahou MDVRR 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 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.

***VÝSLEDKY***

1. zvýšenie kapacity ciest I. triedy na exponovaných úsekoch,
2. zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti,
3. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hluku, emisií, vibrácií, prašnosti a pod. v intraviláne miest a obcí),
4. zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
5. vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenia mobility obyvateľstva a potenciálu rastu zamestnanosti.
6. 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 | N/A |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |
| 2. | Podiel ciest I. triedy v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave | % | N/A |  | 2013 |  | RO OPII | Ročne |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

#### Opis typu a príklady aktivít

Investičná priorita 7a) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Výstavba rýchlostných ciest (mimo TEN-T CORE),
    2. Projektová príprava.
    3. ***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 a R5.** Pri výstavbe nových úsekov rýchlostných ciest bude MDVRR 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 Mníchova Lehota – Ruskovce,
* R2 Rožňava – Jablonov nad Turňou (Soroška),
* R2 Košice Šaca – Košické Oľšany (južný obchvat Košíc),
* R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR.

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, MDVRR SR zváži využitie prostriedkov prioritnej osi taktiež na tieto cestné ťahy.

* + 1. ***Projektová príprava***

Zoznam stavieb, na ktoré je potrebné sústrediť pozornosť bol identifikovaný v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020. Zoznam obsahuje priority súvisiace s realizačnými projektmi v rámci obdobia 2014 – 2023, ako aj za týmto horizontom.

Investičná priorita 7b) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Výstavba a modernizácia ciest I. triedy s cieľom zvýšenia bezpečnosti a plynulosti dopravy (mimo TEN-T CORE, mimo TEN-T),
    2. Budovanie inteligentných dopravných systémov,
    3. Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry v súvislosti so zabezpečením efektívneho colného konania,
    4. Adaptačné a zmierňujúce opatrenia vo vzťahu k zmene klímy,
    5. Projektová príprava.
    6. ***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[[20]](#footnote-20). 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 boli stanovené postupy, ktoré by mali byť významným nástrojom na zlepšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry (pozri zákon NR SR č. 249/2011 Z. z.).

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 MDVRR 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. Predpokladá sa, že **po roku 2016 bude do prevádzky uvedený Dopravný model Slovenskej republiky**, prostredníctvom ktorého bude vykonávané modelovanie dopravno-prepravných vzťahov a definovanie investičných priorít.

Na základe preskúmania absorpčnej kapacity prijímateľov je možné charakterizovať SSC ako prijímateľa, ktorý disponuje dostatočným počtom pripravených projektov a projektových zámerov. Z tohto dôvodu je cieľom RO OPII alokovať väčšiu časť zdrojov prioritnej osi na výstavbu a modernizáciu ciest I. triedy (cca 60% alokácie PO 6).

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 MDVRR SR).

* + 1. ***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.

* + 1. ***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[[21]](#footnote-21) 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 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.**

* + 1. ***Adaptačné a zmierňujúce opatrenia vo vzťahu k zmene klímy***

Problematika klimatických zmien predstavuje v súčasnosti jednu z často diskutovaných otázok. Dôvodom je najmä skutočnosť, že negatívne následky prírodných síl vyplývajúce zo zmeny klímy vedú častokrát k stratám na ľudských životoch a spôsobujú značné národohospodárske škody v dôsledku ekonomických strát v jednotlivých hospodárskych odvetviach.

**V súvislosti s vplyvom klimatických zmien na sektor dopravy je pozornosť sústredená hlavne** **extrémnym prejavom počasia** (búrky s intenzívnymi lejakmi, záplavy a silný vietor) **a snahe o znižovanie emisií skleníkových plynov.**

Slovenská republika sa tejto problematike venovala už v rámci programového obdobia 2007 – 2013, a to spracovaním správy „*Dôsledky klimatickej zmeny a možné adaptačné opatrenia v jednotlivých sektoroch*“. Projekt bol realizovaný v rokoch 2009 – 2011, spolufinancovaním zo zdrojov Operačného programu Životné prostredie. Hlavným cieľom projektu bolo priniesť integrujúci materiál, ktorý by komplexnejšie zohľadňoval dôsledky dopadov klimatickej zmeny v najdôležitejších sektoroch z hľadiska prírodných a spoločenských potrieb. Projekt sa zaoberal dôsledkom klimatických zmien v 8 sektoroch, navrhol možné adaptačné opatrenia a kvantifikoval ich ekonomické hodnotenie. Dokument je jedným zo základných východísk pre pripravovanú národnú adaptačnú stratégiu.

Na základe výstupov správy je potrebné adaptačné opatrenia v doprave rozdeliť do dvoch skupín, a to na opatrenia, ktoré budú zamerané na znižovanie bezpečnostných rizík v doprave vplyvom extrémov počasia a opatrenia zamerané na skvalitnenie dopravnej infraštruktúry v rizikových lokalitách. Otázka bezpečnosti dopravy úzko súvisí s realizáciou už spomínaných inteligentných dopravných systémov, realizácia ktorých pomôže pri znižovaní nehodovosti; výstavbou premostení, ekoduktov, kapacitne dostačujúcich odvodňovacích a kanalizačných sústav, priepustov a časti ciest v bezprostrednej blízkosti vodných tokov; optimalizáciou procesu zimnej údržby a opráv; zlepšením prietoku vodných ciest a pod. Samostatnou kapitolou procesu je prijímanie opatrení, ktoré zmierňujú dôsledky klimatických zmien. Opatrenia vybraných prioritných osí OPII smerujú najmä k plneniu cieľov v oblasti znižovania produkcie emisií skleníkových plynov (pozri PO 1, 3, 4, 5).

Zdroje na financovanie uvedených aktivít vo forme grantov alebo verejných zákaziek je možné získať zo špecializovaného programu („program LIFE“), ktorý bol schválený nariadením EP a Rady (EÚ) č. 1293/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení programu pre životné prostredie a ochranu klímy (LIFE) a o zrušení nariadenia (ES) č. 614/2007. Finančné krytie programu v období rokov 2014 - 2020 je 3 456 655 000 EUR v bežných cenách.

|  |  |
| --- | --- |
| *Cieľové skupiny:* | * široká verejnosť |
| *Cieľové územia:* | * NUTS 2 (celé územie SR s výnimkou Bratislavského kraja) |
| *Prijímatelia:* | * Národná diaľničná spoločnosť, a. s., * Slovenská správa ciest, * Finančné riaditeľstvo SR, * MDVRR SR. |

* + 1. ***Projektová príprava***

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 rýchlostných ciest. 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.

#### Hlavné princípy výberu projektov

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

#### Plánované využitie finančných nástrojov

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov na realizáciu cieľov prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov na dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

#### Plánované využitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v kapitole 13.1.

#### Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu

1. 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 | *km* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

1. 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 (ciest I. triedy) | *km* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 2. | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (ciest I. triedy) | *km* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  | *RO OPII* | *Ročne* |
| 3. | Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy | *počet* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  | *RO OPII* | *Ročne* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Výkonnostný rámec prioritnej osi

1. 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* |  |  | *RO OPII* | *Spoločný ukazovateľ* |
| *finančný ukazovateľ* |  | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu | *%* | *EFRR* | *Menej rozvinuté regióny* |  |  | *RO OPII* | *Základný finančný ukazovateľ* |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 | 171 507 228 |
| 031 | 129 400 000 |
| 034 | 192 100 000 |
| 044 | 10 000 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 | 487 917 011 |
| 02 | 15 090 217 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 | 503 007 228 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 | 503 007 228 |

### 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)

N/A

## PRIORITNÁ OS 7: INFORMAČNÁ SPOLOČNOSŤ

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***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 |

### Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

|  |  |
| --- | --- |
| ***Fond*** | EFRR |
| ***Kategória regiónu*** | Menej rozvinuté regióny |
| ***Základ pre výpočet (celkový príspevok)*** | 989 431 473 |
| ***Kategória regiónu pre najvzdialenejšie a severné riedko osídlené regióny (ak je to vhodné)*** | N/A |

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

* + - 1. ***Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky***

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

***Opis východiskovej situácie***

Základným rámcom pre uvažovanie 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 v oblasti používania vysokorýchlostného internetu nad 100 Mbit/s. Cieľ 100Mbit/s nebude priamo podporený aktivitami v rámci tohto špecifického cieľa, keďže je reálny predpoklad, že jeho splnenie bude realizované telekomunikačnými operátormi pôsobiacimi na trhu. Oba ciele podporia inováciu v sieťových technológiách a ponuke nových služieb využívajúcich vysoké prenosové rýchlosti.

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 úplne úspešne zrealizovať (iba v rozsahu prípravy projektovej dokumentácie ). Zámerom preto ostáva realizovať tieto aktivity v období 2014 až 2020 spôsobom, pri ktorom bude aktualizovaná pôvodná požiadavka na pokrytie širokopásmovým pripojením s rýchlosťou minimálne 1 Mbit/s novou ambicióznejšou požiadavkou rýchlosti minimálne 30 Mbit/s podľa cieľov Digitálnej agendy pre Európu.

V tomto kontexte je potrebné zamerať sa na budovanie regionálnych sietí na báze optických káblov, ktoré zabezpečia prepojenie relatívne dobre rozvinutej chrbticovej siete s lokálnymi prístupovými sieťami. Prenosová kapacita týchto sietí by mala byť dostatočne široká, a to nie len pre zabezpečenie cieľov do roku 2020, ale tiež pre bezproblémové využívanie širokopásmového pripojenia v dlhom období. Len v obciach s veľmi nízkym počtom obyvateľov rádovo v desiatkach, ktoré sú veľmi od seba vzdialené, možno uvažovať s alternatívnym riešením rádioreleových spojov kvôli efektívnemu využitiu finančných zdrojov.

Pre úplné splnenie cieľa širokopásmového pripojenia o rýchlosti minimálne 30 Mbit/s pre všetkých je vhodné sa pri štátnej podpore sústrediť na pokrývanie bielych miest, ktorými sú vidiecke a riedko osídlené oblasti bez dostupnosti takéhoto pripojenia za bežných cenových podmienok. Následnou prioritou sú šedé miesta, v ktorých už je širokopásmové pripojenie v súčasnosti poskytované, ale nie v dostatočne konkurenčnom prostredí alebo v uspokojivej kvalite.

Voľba technologickej platformy pre budovanie regionálnych sietí bude založená na princípe technologickej neutrality, pričom budované siete musia byť schopné zabezpečiť potrebnú kapacitu a rýchlosť pre poskytovanie širokopásmových služieb koncovým zákazníkom. Regionálne siete budované z verejných zdrojov musia byť otvorené všetkým poskytovateľom širokopásmových služieb. Cieľom je motivovanie komerčných operátorov k dobudovaniu potrebných prístupových sietí.

***VÝSLEDKY***

* Zvýšenie pokrytia všetkých domácností širokopásmovým pripojením s rýchlosťou minimálne 30 Mbit/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);
* Zvýšenie HDP v oblasti informačných a komunikačných technológií;
* Zvýšenie rastu zamestnanosti v digitálnej ekonomike.

1. 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 mobilné širokopásmové pripojenie 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 |

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

* + - 1. ***Opis typu a príklady aktivít***

Investičná priorita 2a) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

* + 1. Koordinácia budovania širokopásmových sietí:

- Analytické práce pre riešenie širokopásmového pripojenia;

- Vytvorenie atlasu pasívnej infraštruktúry.

* + 1. Budovanie regionálnych sietí otvorených pre všetkých operátorov s technologickou neutralitou s ohľadom na cieľ 100 percentného pokrytia 30 Mbit/s:
* Výstavba národných optických regionálnych sietí;
* Výstavba národných regionálnych sietí založených na rádioreleových spojoch;
* Podpora zriaďovania prístupových sietí;
* Budovanie prístupových sietí v oblastiach zlyhania trhu.

1. ***Koordinácia budovania širokopásmových sietí***

Príprave projektovej dokumentácie budú predchádzať nasledujúce aktivity, ktoré budú realizované MF SR v rámci technickej pomoci a sú nevyhnutné pre zavádzanie širokopásmového pripojenia po ukončení platnosti notifikácie štátnej pomoci SA.33151:

* 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.

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:

* 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.

1. ***Budovanie regionálnych sietí otvorených pre všetkých operátorov s technologickou neutralitou s ohľadom na cieľ 100 percentného pokrytia 30 Mbit/s v dvoch etapách***

Oprávnenými oblasťami pre smerovanie štátnej pomoci na podporu budovania regionálnych sietí budú biele miesta s najvyššou prioritou a šedé miesta so strednou prioritou. Štátne zásahy v šedých miestach budú v súlade s usmernením Spoločenstva pre uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci v súvislosti s rýchlym zavádzaním širokopásmových sietí 2009/C 235/04 realizované až po dôkladnejšom preskúmaní.

V rámci podporovaných národných projektov budú budované regionálne siete do spádových obcí v rámci bielych a šedých miest. Pri budovaní regionálnej siete do spádových obcí jednotlivých mikroregiónov (klastrov) budú napojené aj obce ležiace pozdĺž línie trasy. Regionálne siete budú budované s pripojením do chrbticových sietí prevádzkovateľov Orange, Slovak Telekom, Železničné telekomunikácie, Energotel a iných.

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.

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 lokálnych prístupových sietí bude zabezpečené operátormi. Predpokladá sa, že vybudovanie regionálnej siete vytvorí dostatočné atraktívne konkurenčné prostredie pre realizáciu súkromných investícií, ktoré budú podporované:

* umožnením veľkoobchodného prístupu k regionálnej sieti každému operátorovi, ktorý splní podmienky, čo je v záujme hospodárskej súťaže;
* cena za prístup k národnej regionálnej sieti bude nákladovo orientovaná.

Aj napriek vyššie spomenutým opatreniam sa očakáva, že budovanie prístupových sietí nebude dostatočne atraktívne vo všetkých oblastiach. Preto bude možné dotovať výstavbu otvorených prístupových sietí prostredníctvom dopytových projektov a návratných finančných nástrojov.

|  |  |
| --- | --- |
| *Cieľové skupiny:* | * široká verejnosť |
| *Cieľové územia:* | * NUTS 1 |
| *Prijímatelia:* | * napr. obec, rozpočtová organizácia, príspevková organizácia |

* + - 1. ***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 alebo 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;
* nastavenie podmienok, kde partnerom každého projektu bude inštitúcia zodpovedná za nákup HW a licencií, tzn. prijímateľ bude implementovať riešenie a nákup HW a licencií bude realizovať vopred stanovený partner;
* keďže v rámci riadenia projektov v programovom období 2007 – 2013 boli identifikované nedostatočné odborné kapacity prijímateľov, v rámci prípravy písomných vyzvaní pre Prioritnú os 7 môže byť definovaná povinnosť prijímateľa vyčleniť maximálne 3 % oprávnených výdavkov projektu pre programovú kanceláriu MF SR (ako partnera projektu), ktorá bude priamo aktívne participovať na riadení projektov a zabezpečení komplexného riadenia budovania informačnej spoločnosti.

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.
  + - 1. ***Plánované využitie finančných nástrojov***

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov spolu s akýmikoľvek ziskami na ciele prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

* + - 1. ***Plánované využitie veľkých projektov***

Na realizáciu špecifického cieľa Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN je plánovaný Národný projekt výstavby regionálnych optických sietí, ktorý bude riešiť aktivity budovania technologicky neutrálnych regionálnych sietí otvorených pre všetkých operátorov. V rámci projektu bude realizovaná výstavba regionálnych sietí pre pokrývanie bielych miest, ktorá bude vykonaná na základe pripravenej projektovej dokumentácie z obdobia 2007 až 2013.

* + - 1. ***Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu***

1. 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. | Dodatočné domácnosti s prístupom k širokopásmovému internetu s rýchlosťou aspoň 30 Mbit/s | % | EFRR | Menej rozvinuté regióny | 49.9 | Eurostat | Ročne počas trvania projektu |

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

* + - 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.

1. 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 |

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

* + - 1. ***Opis typu a príklady aktivít***

Investičná priorita 2b) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

1. 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).

1. 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.

1. 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.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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.

|  |  |
| --- | --- |
| *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 |

* + - 1. ***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 alebo 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;
* nastavenie podmienok, kde partnerom každého projektu bude inštitúcia zodpovedná za nákup HW a licencií, tzn. prijímateľ bude implementovať riešenie a nákup HW a licencií bude realizovať vopred stanovený partner;
* keďže v rámci riadenia projektov v programovom období 2007 – 2013 boli identifikované nedostatočné odborné kapacity prijímateľov, v rámci prípravy písomných vyzvaní pre Prioritnú os 7 môže byť definovaná povinnosť prijímateľa vyčleniť maximálne 3 % oprávnených výdavkov projektu pre programovú kanceláriu MF SR (ako partnera projektu), ktorá bude priamo aktívne participovať na riadení projektov a zabezpečení komplexného riadenia budovania informačnej spoločnosti.

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.
  + - 1. ***Plánované využitie finančných nástrojov***

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov spolu s akýmikoľvek ziskami na ciele prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

* + - 1. ***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.

* + - 1. ***Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu***

1. 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 |

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

* + - 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[[22]](#footnote-22).

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.

1. 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 |
| 2. | Celkové používanie služieb eGovernmentu podnikateľmi | % | *Menej rozvinuté regióny* | 90,7 | 2012 | 98 | Eurostat | 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 základných služieb pre občanov podľa benchmarku i2010[[23]](#footnote-23) bude elektronizovaných 9 služieb. V období 2014 až 2020 je možné oblasti ďalšieho rozvoja služieb pre občanov a podnikateľov považovať za rovnaké.

***VÝSLEDKY***

Vďaka rozvoju elektronických služieb dosiahneme:

* Používanie služieb eGovernmentu sa stane všeobecným štandardom za celkovej vysokej spokojnosti s kvalitou služieb;
* Zvýšenie kvality života občanov - 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.

1. 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 verejnej správy vo forme otvorených dát***

***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 OP II. 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 utajované skutočnosti, osobné a citlivé údaje.

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 dispozícií 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.

1. 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[[24]](#footnote-24) 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. Snahou bude tiež 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.

1. 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 |
| 2. | Percento jednotlivcov so strednými až vysokými počítačovými zručnosťami | % | Menej rozvinuté regióny | 64,8 | 2012 | 75 | 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.

1. Špecifické ukazovatele výsledkov programu zodpovedajúce špecifickému cieľu 7.7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P. č.** | **Ukazovateľ** | **Merná jednotka** | **Kategória 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.[[25]](#footnote-25)

***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 percent;
* Zvýšenie akceptácie cloudových riešení verejným a privátnym sektorom;
* Zníženie spotreby elektrickej energie a emisií CO2 dátových centier nasadzovaním zelených informačných a komunikačných technológií.

1. 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***

***Opis východiskovej situácie***

Základný rámec informačnej bezpečnosti Slovenskej republiky tvorí dokument „Národná stratégia pre informačnú bezpečnosť v SR“[[26]](#footnote-26). 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.

1. 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. | Globálny index kybernetickej bezpečnosti | Index | Menej rozvinuté regióny | N/A | 2014 | Umiestnenie v prvej polovici medzi krajinami EÚ | ITU | Ročne |

### Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority

* + - 1. ***Opis typu a príklady aktivít***

Investičná priorita 2c) bude napĺňaná prostredníctvom aktivít:

ŠC 7.3, 7.4

1. Kompozícia elektronických služieb do zjednodušených životných situácií:

– Analýza vhodných životných situácií, ktoré majú byť komplexne poskytované elektronicky

– Implementácia riešení zjednodušených životných situácií

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

– Analýza oblastí vhodných pre inovácie a proaktivitu

– Implementácia proaktívných elektronických služieb a riešení

– Implementácia služieb s vysokou pridanou hodnotou, vrátane aktivít smerujúcich k podpore kreatívneho priemyslu a sprístupňovania digitálnych rozmnoženín autorsko-právne chránených predmetov kultúrneho dedičstva

* Implementácia služieb spojených s investičnými príležitosťami

1. 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

1. Riešenie cezhraničnej kompatibility:

– Implementácia riešení cezhraničných životných situácií

– Implementovanie akceptácie identít z EÚ do identifikovaných systémov a služieb

ŠC 7.5

1. Vytvorenie koncepcie pre vytváranie a využívanie otvorených dát:

– Návrh konceptu a pravidiel pre používanie otvorených dát

– Podpora rozvoja komunity pracujúcej s otvorenými dátami

1. Rozvoj centrálnej platformy pre otvorené dáta
2. Implementácia nástrojov pre vytváranie otvorených dát:

– Identifikácia zdrojov otvorených dát a ich kvality

– Automatizácia procesov tvorby otvorených dát

– Implementácia informačných systémov schopných generovať a zverejňovať otvorené dáta

– Nasadenie korekčných a analytických nástrojov pre správne zverejňovanie dát

– Implementácia rozhraní pre sprístupnenie dát

ŠC 7.6

1. Rozvoj zjednodušeného prístupu k informáciám a službám VS pre znevýhodnené skupiny:

– Analýza možných úprav existujúceho obsahu a služieb

– Implementácia jednoduchších služieb pre znevýhodnené skupiny

1. Zavedenie nástrojov pre podporu asistovaného života a telemedicíny:

– Vybavenie domova občanov nástrojmi asistovaného života

– Vybavenie domova občanov nástrojmi telemedicíny

ŠC 7.7

1. 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

1. Optimalizácia podporných a administratívnych činností prostredníctvom IKT:

– Nasadenie konsolidovaných podporných a administratívnych informačných systémov verejnej správy (formou SaaS)

1. Podpora využívania znalostí vo VS:

– Implementácia analytických informačných systémov

– Implementácia systémov pre tvorbu a zdieľanie znalostí

– Podpora eLearningu pre zamestnancov VS

ŠC 7.8

1. 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

1. 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

1. 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

1. Zabezpečenie komplexnej kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti:

* Vytvorenie nástrojov na rozpoznanie, monitorovanie a riadenie bezpečnostných incidentov
* Zabezpečenie kritickej infraštruktúry
* Zavádzanie európskej stratégie pre kybernetickú bezpečnosť

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***Rozvoj centrálnej platformy pre 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.

1. ***Implementácia opatrení a nástrojov pre vytváranie otvorených dát***

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.

1. ***Rozvoj zjednodušeného prístupu 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.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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*.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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.

1. ***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 zozbieranie včas 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.

|  |  |
| --- | --- |
| *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., iné subjekty zriadené zákonom |

* + - 1. ***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 alebo 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;
* nastavenie podmienok, kde partnerom každého projektu bude inštitúcia zodpovedná za nákup HW a licencií, tzn. prijímateľ bude implementovať riešenie a nákup HW a licencií bude realizovať vopred stanovený partner;
* príprava relevantných písomných vyzvaní bude prostredníctvom Interného dozorného a 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;
* keďže v rámci riadenia projektov v programovom období 2007 – 2013 boli identifikované nedostatočné odborné kapacity prijímateľov, v rámci prípravy písomných vyzvaní pre Prioritnú os 7 môže byť definovaná povinnosť prijímateľa vyčleniť maximálne 3 % oprávnených výdavkov projektu pre programovú kanceláriu MF SR (ako partnera projektu), ktorá bude priamo aktívne participovať na riadení projektov a zabezpečení komplexného riadenia budovania informačnej spoločnosti.

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.
  + - 1. ***Plánované využitie finančných nástrojov***

Finančné nástroje budú použité na podporu implementácie tých aktivít, pri ktorých bude preukázané efektívnejšie využitie finančných prostriedkov z EŠIF takouto formou podpory. Pri ekonomicky životaschopných projektoch, kde sa predpokladá návratnosť prostriedkov alebo úspora nákladov, predstavujú finančné nástroje vhodnejšiu formu podpory, ktorá vedie len k minimálnej, prípadne žiadnej deformácii trhu a nenarúša tak hospodársku súťaž. Finančné nástroje budú zamerané na podporu tých aktivít, ktoré nenachádzajú financovanie na trhu, prípadne nenachádzajú adekvátne financovanie, pri ktorom by ich realizácia bola efektívnou.

Okrem možnosti opakovateľného použitia prostriedkov spolu s akýmikoľvek ziskami na ciele prioritnej osi patrí medzi výhody využitia finančných nástrojov možnosť navýšenia prostriedkov pre dosiahnutie príslušných cieľov prostredníctvom pritiahnutia dodatočného kapitálu vďaka atraktívnemu nastaveniu daných nástrojov. Pritiahnutie dodatočného kapitálu je potrebné aj vzhľadom na limitovaný 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.

Príslušné aktivity bude možné podporiť rôznymi finančnými produktmi (úvery, záruky, kapitálové vklady, mezanínové financovanie a pod.). V súlade s čl. 37(2) nariadenia č. 1303/2013, **konkrétne aktivity, vhodná suma prostriedkov a podmienky implementácie finančných nástrojov vrátane možnej multiplikácie alokovaných prostriedkov a ich kombinácie s inými formami podpory budú vychádzať z výsledkov ex ante hodnotenia pre finančné nástroje.**

* + - 1. ***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.

* + - 1. ***Ukazovatele výstupu na úrovni investičnej priority a kategórie regiónu***

1. 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 výnimkou služieb ktoré riešia publikovanie informácií) | SORO | Ročne počas trvania projektov |

1. 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 | M Menej rozvinuté regióny | 10 | S SORO | Ročne počas trvania projektov |
| 6. | Podiel dodatočných elektronických služieb pre občanov, ktoré je možné riešiť mobilnou aplikáciou | % | EFRR | M Menej rozvinuté regióny | 20 % zo zoznamu eGovernment služieb (s výnimkou služieb ktoré riešia publikovanie informácií) | SORO | Roč Ročne počas trvania projektov |

1. 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 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 |

1. 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 používania nástrojov asistovaného života | Počet | EFRR | Menej rozvinuté regióny | 25 000 | SORO | Ročne počas trvania projektov |

1. Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.7 Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P. č.** | **Ukazovateľ (názov ukazovateľa)** | **Merná jednotka** | **Fond** | **Kategória regiónu** | **Cieľová hodnota (2023)** | **Zdroj údajov** | **Frekvencia vykazovania** |
| 11. | Počet nových optimalizovaných úsekov verejnej správy | Počet | EFRR | Menej rozvinuté regióny | 60 | SORO | Ročne počas trvania projektov |
| 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 projektov |
| 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 projektov |

1. Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.8 Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P. č.** | **Ukazovateľ (názov ukazovateľa)** | **Merná jednotka** | **Fond** | **Kategória regiónu** | **Cieľová hodnota (2023)** | **Zdroj údajov** | **Frekvencia vykazovania** |
| 14. | Dodatočný pomer inštitúcií štátnej správy zapojených do eGovernment cloudu | % | EFRR | Menej rozvinuté regióny | 100 | SORO | Ročne počas trvania projektov |

1. Špecifické ukazovatele výstupov pre investičnú prioritu 2c), ŠC 7.9 Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P. č.** | **Ukazovateľ (názov ukazovateľa)** | **Merná jednotka** | **Fond** | **Kategória regiónu** | **Cieľová hodnota (2023)** | **Zdroj údajov** | **Frekvencia vykazovania** |
| 15. | Dodatočný pomer informačných systémov verejnej správy s implementovaným nástrojom na rozpoznávanie, monitorovanie a riadenie bezpečnostných incidentov | % | EFRR | Menej rozvinuté regióny | 80 | S SORO | Ročne počas trvania projektov |

### Výkonnostný rámec prioritnej osi

1. Výkonnostný rámec Prioritnej osi 7

| **Prioritná 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** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| PO7 | Finančný ukazovateľ | 1. | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu | % | EFRR | Menej rozvinuté regióny | 15 % alokácie PO | 100 % alokácie PO | RO OPII | Základný finančný ukazovateľ pokroku prioritnej osi. |
| PO7 | Ukazovateľ výstupu | 2. | Počet nových optimalizovaných úsekov verejnej správy | Počet | EFRR | Menej rozvinuté regióny | 20 % plánovaného počtu | 100 % plánovaného počtu | SORO | Ukazovateľ vyjadruje prepojenie na reformu verejnej správy . |

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 1 – Oblasť intervencie** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť | 045 | 89 250 000 |
| 046 | 8 500 000 |
| 048 | 230 004 581 |
| 078 | 379 959 516 |
| 079 | 73 301 460 |
| 080 | 20 000 398 |
| 081 | 30 000 598 |
| 082 | 10 000 199 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 2 – Forma financovania** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť | 01 | 815 786 249,44 |
| 04 | 25 230 502,56 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 3 – Druh územia** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť | 07 | 743 266 752 |
| 03 | 97 750 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 4 – Územné mechanizmy realizácie** | | |
| **Fond** | EFRR | |
| **Kategória regiónu** | Menej rozvinuté regióny | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť | 07 | 841 016 752 |

### 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)

N/A

Popis prioritných osí pre technickú pomoc

## Prioritná os 8 – Technická pomoc

|  |  |
| --- | --- |
| ***ID prioritnej osi*** |  |
| ***Názov prioritnej osi*** | Technická pomoc |

Cieľom prioritnej osi č. 8 Technická pomoc je podporiť kvalitu implementácie OP II tak, aby boli dosiahnuté všetky ciele OP II, ktoré predstavujú priority SR v oblasti budovania a modernizácie dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Naplnenie špecifických cieľov jednotlivých prioritných osí bude podporené zabezpečením procesov na všetkých úrovniach implementácie OPII (príprava, riadenie, monitorovanie, hodnotenie, informovanie a komunikácia, budovanie sietí, riešenie sťažností, kontrola a audit) a to podporou útvarov zapojených do implementácie OPII na úrovni riadiacich a kontrolných orgánov (Riadiaci orgán pre OPII, SORO, Platobná jednotka, kontrola a audit), ako aj podporou na úrovni oprávnených prijímateľov.

Ďalším cieľom technickej pomoci je zabezpečenie efektívnej komunikácie OPII, 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.

### Fond, kategória regiónu a základ pre výpočet podpory Únie

|  |  |
| --- | --- |
| ***Fond*** | EFRR |
| ***Kategória regiónu*** | N/A |
| ***Základ pre výpočet (celkový príspevok)*** | 85 000 000 |

### Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 8.1:* ***Zabezpečenie podpory OPII prostredníctvom stabilizácie personálnych kapacít a zvýšenia ich odborných kompetencií***

Cieľom je zabezpečiť vykonávanie implementácie OPII kvalitnými administratívnymi kapacitami. Kvalita týchto kapacít bude dosiahnutá ich personálnou stabilizáciou a systematickým vzdelávaním.

1. 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 | % |  | 2013 |  | RO OPII | ročne |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu

* + 1. Zapojenie odborných administratívnych kapacít do implementácie OPII,
    2. Zvyšovanie odborných a jazykových zručností administratívnych kapacít.
    3. ***Zapojenie odborných administratívnych kapacít do implementácie OPII***

**formou:** finančného ohodnotenia administratívnych kapacít konkurujúcim súkromnej sfére (mzdové náklady, odmeny, odvody zamestnávateľa, dohody mimo pracovného pomeru)

**s cieľom:** zapojenia odborníkov do implementácie OPII 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.

* + 1. ***Zvyšovanie odborných a jazykových zručností administratívnych kapacít***

**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 OPII a s cieľom zlepšenia komunikácie administratívnych kapacít voči európskym inštitúciám a partnerom z ďalších členských štátov EÚ

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 8.2:* ***Zvýšenie efektivity práce pri implementácii OPII prostredníctvom technickej podpory***

Výsledkom dosiahnutia ŠC 8.2 bude technicky zabezpečiť administratívne kapacity tak, aby mohli efektívne vykonávať činnosti spojené s OP a tým napomáhať k dosahovaniu cieľov OP.

1. 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 spokojnosti administratívnych kapacít s poskytnutým technickým vybavením | % |  | 2014 |  | RO OPII | ročne |
| 2. | Miera spokojnosti administratívnych kapacít s  IKT technológiami a systémami | % |  | 2014 |  | RO OPII | ročne |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

### Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu

* + 1. Podpora technických kapacít útvarov zapojených do implementácie OPII,
    2. Podpora zavádzania moderných informačno-komunikačných technológií a systémov.
    3. ***Podpora technických kapacít útvarov zapojených do implementácie OPII***

**formou:** materiálno-technického a prevádzkového zabezpečenia v podobe výpočtovej a telekomunikačnej techniky, mobiliárneho vybavenia, dopravných prostriedkov, kancelárskych potrieb a ďalších pomôcok podporujúcich implementáciu operačného programu; podpora prevádzky útvarov zapojených do implementácie OPII

**s cieľom:** zlepšenia pracovných podmienok a tým zvýšenia efektívnosti vykonávania úloh spojených s implementáciou OPII

* + 1. ***Podpora zavádzania moderných informačno-komunikačných technológií a systémov***

**formou:** inštalácie a prevádzky IT systémov; obstaranie elektronického vybavenia a  licencií

**s cieľom:** zvýšenia kvality a rýchlosti vykonávania úloh spojených s implementáciou OPII

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 8.3:* ***Dosiahnutie cieľov OPII prostredníctvom******sieťovania a zabezpečenia expertnej podpory implementácie OPII externými kapacitami***

Výsledkom špecifického cieľa 8.3 je podporiť efektívnu výmenu informácií medzi relevantnými subjektmi zapojenými do implementácie OPII, ako aj podporiť implementáciu OPII pomocou expertov a špecialistov z externého prostredia. Zabezpečenie týchto aktivít podporí dosahovanie cieľov jednotlivých prioritných osí.

1. Zoznam ukazovateľov výsledkov vzťahujúcich sa na špecifický cieľ 8.3

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P. č.** | **Ukazovateľ** | **Merná jednotka** | **Východisková hodnota** | **Východiskový rok** | **Cieľová hodnota (2023)** | **Zdroj údajov** | **Frekvencia vykazovania** |
| 1. | Počet prioritných osí OPII, ktoré naplnili svoje ciele | počet | 0 | 2014 | 7 | RO OPII | ročne |

### Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu

* + 1. Zabezpečenie výmeny informácií na úrovni útvarov a organizácií zapojených do implementácie OPII, problematiky fondov EÚ a problematiky v oblasti dopravy a informačnej spoločnosti,
    2. Externá podpora implementácie OPII.
    3. ***Zabezpečenie výmeny informácií na úrovni útvarov a organizácií zapojených do implementácie OPII, problematiky EÚ a problematiky v oblasti dopravy a informačnej spoločnosti***

**formou:** monitorovacích výborov OPII, koordinačných porád, konferencií, seminárov, tuzemských a zahraničných rokovaní, pracovných ciest spojených s kontrolou projektov

**s cieľom:** zlepšenia a zrýchlenia komunikácie OPII na úrovni útvarov a organizácií podporujúcich implementáciu OPII a tým zlepšenia spôsobu a urýchlenia riešenia situácií ohľadom implementácie OPII

* + 1. ***Externá podpora implementácie OPII***

**formou:** spracovania štúdií, hodnotení, posudkov, stanovísk, analýz, strategických a metodických dokumentov a ďalších podkladov podporujúcich implementáciu OPII; odborné a právne poradenstvo podporujúce implementáciu OPII; prekladateľské a tlmočnícke služby vzťahujúce sa na implementáciu OPII

**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 OPII

*ŠPECIFICKÝ CIEĽ 8.4:* ***Zvýšenie povedomia o podpore EÚ pre OPII prostredníctvom zabezpečenia efektívnej komunikácie OPII***

Časť prostriedkov technickej pomoci bude vynaložená na zabezpečenie efektívnej komunikácie OPII na úrovni RO OPII, 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.

1. Zoznam ukazovateľov výsledkov vzťahujúcich sa na špecifický cieľ 8.4

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P. č.** | **Ukazovateľ** | **Merná jednotka** | **Východisková hodnota** | **Východiskový rok** | **Cieľová hodnota (2023)** | **Zdroj údajov** | **Frekvencia vykazovania** |
| 1. | % obyvateľov majúcich znalosť o podpore EÚ pri budovaní integrovanej infraštruktúry (dopravné projekty + vysokorýchlostný internet) vo vzťahu k celkovej populácii SR | % | 27,8 | 2014 | 40 | Sociologický prieskum | dvojročne |

### Aktivity, ktoré budú podporené a ich očakávaný prínos k špecifickému cieľu

* zabezpečenie webového portálu o OPII,
* 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 OPII 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 8.4 bude definovaný v **Komunikačnej stratégii OPII 2014 - 2020**.

1. Výstupové ukazovatele pre PO 8 – Technická pomoc

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **P. č.** | **Ukazovateľ výstupu** | **Merná jednotka** | **Cieľová hodnota**  **(2023)**  nepovinné | **Zdroj údajov** |
| 1. | Počet administratívnych kapacít podieľajúcich sa na činnostiach spojených s OP | počet | N/A | RO OPII |
| 2. | Počet absolvovaných školení, kurzov, seminárov rozširujúcich zručností administratívnych kapacít | počet | N/A | RO OPII |
| 3. | Počet koordinačných porád, konferencií seminárov súvisiacich s OP | počet | N/A | RO OPII |
| 4. | Počet kusov technických prostriedkov zakúpených na podporu činností vykonávaných administratívnymi kapacitami | počet | N/A | RO OPII |
| 5. | Počet IKT systémov zavedených na podporu činností vykonávaných administratívnymi kapacitami | počet | N/A | RO OPII |
| 6. | Počet spracovaných hodnotení a štúdií | počet | N/A | RO OPII |
| 7. | Počet unikátnych návštevníkov stránky (kumulatívne) | počet | N/A | RO OPII |
| 8. | Počet informačných kampaní o OP | počet | 5 | RO OPII |
| 9. | Počet tlačových konferencií o OP | počet | 45 | RO OPII |
| 10. | Počet tlačových správ o OP | počet | 100 | RO OPII |
| 11. | Počet propagačných akcií OP na odborných konferenciách | počet | 40 | RO OPII |

### Kategórie intervencií

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 1 – Oblasť intervencie** | | |
| **Fond** | Európsky fond regionálneho rozvoja | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 8 – Technická pomoc | 121 | 45 050 000 |
| 122 | 18 700 000 |
| 123 | 21 250 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 2 – Forma financovania** | | |
| **Fond** | Európsky fond regionálneho rozvoja | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 8 – Technická pomoc | 01 | 85 000 000 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Rozmer 3 – Druh územia** | | |
| **Fond** | Európsky fond regionálneho rozvoja | |
| **Kategória regiónu** | N/A | |
| **Prioritná os** | **Kód** | **Suma (v EUR)** |
| Prioritná os 8 – Technická pomoc | 07 | 85 000 000 |

# Finančný plán operačného programu

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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* | 214 686 645 | 13 188 112 | 225 388 043 | 13 845 495 | 236 231 739 | 14 511 619 | 246 924 574 | 15 168 475 | 258 370 578 | 15 871 598 | 270 628 087 | 16 624 572 | 277 276 541 | 17 032 984 | **1 729 506 207** | **106 242 855** |
| KF | *N/A* | 285 026 708 | 17 101 602 | 300 192 830 | 18 011 570 | 315 522 069 | 18 931 324 | 330 075 029 | 19 804 502 | 345 013 576 | 20 700 815 | 361 643 484 | 21 698 609 | 369 665 470 | 22 179 928 | **2 307 139 166** | **138 428 350** |
| **Spolu** | **-** | **499 713 353** | **30 289 714** | **525 580 873** | **31 857 065** | **551 753 808** | **33 442 943** | **576 999 603** | **34 972 977** | **603 384 154** | **36 572 413** | **632 271 571** | **38 323 181** | **646 942 011** | **39 212 912** | **4 036 645 373** | **244 671 205** |

## 

## 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)

1. 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 % |  | 513 088 816 | 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 | 33 805 883 | 23 079 412 | **379 235 295** | 85,0 % |  | 303 009 000 | 53 472 177 | 19 341 000 | 3 416 118 | 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 | 300 482 227 | 53 026 276 | 53 026 276 | 0 | **353 508 503** | 85,0 % |  | 281 069 658 | 49 600 529 | 19 412 569 | 3 425 747 | 6,46 % |
| PO 6 | EFRR | *Menej rozvinuté* | Celkové oprávnené výdavky | 503 007 228 | 88 765 982 | 88 765 982 | 0 | **591 773 210** | 85,0 % |  | 470 510 589 | 83 031 281 | 32 496 639 | 5 734 701 | 6,46 % |
| PO 7 | EFRR | *Menej rozvinuté* | Celkové oprávnené výdavky | 841 016 752 | 148 414 721 | 148 414 721 | 0 | **989 431 473** | 85,0 % |  | 786 683 104 | 138 826 430 | 54 333 648 | 9 588 291 | 6,46 % |
| PO 8 | EFRR | *N/A* | Celkové oprávnené výdavky | 85 000 000 | 15 000 000 | 15 000 000 | 0 | **100 000 000** | 85,0 % |  | 85 000 000 | 15 000 000 | 0 | 0 | - |
| Spolu | KF | *N/A* |  | **2 307 139 166** | **407 142 208** | **375 068 679** | **32 073 529** | **2 714 281 374** | 85,0 % |  | **2 168 710 816** | **382 713 675** | **138 428 350** | **24 428 533** | **6 %** |
| Spolu | EFRR | *Menej rozvinuté* |  | **1 644 506 207** | **290 206 979** | **290 206 979** | **0** | **1 934 713 186** | 85,0 % |  | **1 538 263 352** | **271 458 240** | **106 242 855** | **18 748 739** | **6,46 %** |
| 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 | EFRR | *N/A* |  | **85 000 000** | **15 000 000** | **15 000 000** | **0** | **100 000 000** | 85,0 % |  | **85 000 000** | **15 000 000** | **0** | **0** | - |
| **SPOLU** |  |  |  | **4 036 645 373** | **712 349 187** | **680 275 658** | **32 073 529** | **4 748 994 560** |  |  | **3 791 974 168** | **669 171 915** | **244 671 205** | **43 177 272** | **6,06 %** |

Poznámka: Vyčlenené budú 3 % z prostriedkov predbežne alokovaných pre operačný program na úrovni prioritných osí z Kohézneho fondu, z Európskeho fondu regionálneho rozvoja na alokáciu do Slovak Investment Holding, a. s., ktorá bude následne použitá na tematické ciele primárne v rámci operačného programu, avšak definitívne v závislosti od výsledkov ex ante hodnotenia pre využitie finančných nástrojov v programovom období 2014 – 2020; v prípade vzájomnej dohody dotknutých rezortov a Ministerstva financií SR existuje možnosť navýšiť alokáciu pri niektorých prioritných osiach a v príslušnom objeme ju znížiť pri iných.

1. 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 CORE) | 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 (mimo TEN-T CORE) | EFRR | *Menej rozvinutý* | Tematický cieľ 7 | 300 482 227 | 53 026 276 | 353 508 503 |
| PO 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | EFRR | *Menej rozvinutý* | Tematický cieľ 7 | 503 007 228 | 88 765 982 | 591 773 210 |
| PO 7 – Informačná spoločnosť | EFRR | *Menej rozvinutý* | Tematický cieľ 2 | 841 016 752 | 148 414 721 | 989 431 473 |
| PO 8 – Technická pomoc | EFRR | *N/A* | N/A | 85 000 000 | 15 000 000 | 100 000 000 |
| **Spolu OPII** | - | - | - | **4 036 645 373** | **712 349 187** | **4 748 994 560** |

## Indikatívna alokácia na podporu cieľov zmeny klímy

1. 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 | 7,19% |
| PO 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE) | 8 000 000 | 0,20% |
| PO 3 – Verejná osobná doprava | 128 940 000 | 3,19% |
| PO 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | 46 580 000 | 1,15% |
| PO 5 – Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | 120 192 891 | 2,98% |
| 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** | **598 048 557** | **14,82%** |

# Integrovaný prístup k územnému rozvoju

## Miestny rozvoj vedený komunitou

V súlade s kapitolou 3.1.1 PD SR sa v rámci OPII neuplatňuje nástroj „miestny rozvoj vedený komunitou“.

## Trvalo 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.

## Integrovaná územná investícia (ITI)

V súlade s kapitolou 3.1.2 PD SR sa v rámci OPII neuplatňujú integrované územné investície.

## 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.

## 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)[[27]](#footnote-27). Ide o nástroj územnoplánovacej politiky, ktorý prispieva k rozvoju hospodárskej a sociálnej oblasti spoločnosti v súlade s požiadavkami trvalo udržateľného rozvoja. Predpokladá to vytváranie takých sídelných a priestorových podmienok rozvoja spoločnosti, ktoré budú podporovať rozvoj a využitie existujúcich regionálnych špecifík, ako aj viesť k znižovaniu existujúcich rozdielov medzi jednotlivými regionálnymi celkami.

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.** Predpokladom úspešnosti tohto prístupu je zlepšenie strategického plánovania a zlepšenie mechanizmov pre priamu účasť partnerov na miestnej a regionálnej úrovni na príprave a rozhodovaní o implementácii EŠIF na základe rozvojového potenciálu územia. Hlavnou úlohou územnej koncentrácie pre jednotlivé tematické ciele je členenie územia podľa jeho charakteru, funkčnosti a rozvojového potenciálu ako predpokladu pre smerovanie investícií EŠIF do riešenia špecifických problémov regiónov s efektívnym využitím miestneho potenciálu i zdrojov.

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 usmernením Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (nariadenie č. 1315/2013).

V nadväznosti na požiadavku Komisie, aby došlo k zlepšeniu strategického plánovania bola zo strany MDVRR SR v roku 2013 vypracovaná národná stratégia dopravy (**Strategický plán)**. Dokumentom sú identifikované národné potreby v sektore do roku 2020 (2023). Komplexným spôsobom rieši sieťové potreby všetkých druhov dopravy/systémov v SR vrátane ďalších oblastí, ako poskytovanie a financovanie dopravných služieb a nastavenie vnútorných mechanizmov pri organizácii dopravnej prevádzky na mestskej, regionálnej a celoštátnej úrovni. **V dokumente sú stanovené taktiež prioritné koridory a dopravné projekty, ktoré majú v území rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility SR a na ktoré bude prioritne smerovaná podpora.**

Z ďalších dôležitých sub-stratégií OPII-D tvoriacich podmnožinu hlavnej stratégie v oblasti územného rozvoja je možné spomenúť rozvoj podunajskej oblasti (Dunajská stratégia) a rozvoj špecifických dopravno-gravitačných uzlov (uzol Bratislava, Žilina, Košice).

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).

# 

# Špecifické potreby geografických oblastí najviac postihnutých chudobou alebo cieľových skupín najviac ohrozených diskrimináciou alebo sociálnym vylúčením

## 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 podmienkach SR sú najviac zasiahnuté chudobou segregované a separované rómske komunity, ktorých priestorové rozptýlenie identifikuje Atlas rómskych komunít 2013 na úrovni LAU2[[28]](#footnote-28). Integrovaný prístup bude na úrovni SR realizovaný najmä v rámci Operačného programu Ľudské zdroje prostredníctvom ESF a EFRR.

## 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[[29]](#footnote-29) a Revidovaný národný akčný plán Dekády začleňovania rómskej populácie 2005 – 2015 na roky 2011 – 2015[[30]](#footnote-30) je v súlade s odporúčaniami Rady o účinných opatreniach na integráciu Rómov v členských štátoch[[31]](#footnote-31) a Sociálnym investičným balíkom[[32]](#footnote-32). 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 pre MRK, ktoré patria medzi najzraniteľnejšie skupiny ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením. Vyššou mierou participácie MRK na trhu práce sa vytvoria predpoklady pre zlepšenie sociálnej situácie a kvality života tejto skupiny obyvateľstva.

# Špecifické potreby geografických oblastí so závažne a trvalo znevýhodnenými prírodnými alebo demografickými podmienkami

N/A

# Orgány a subjekty zodpovedné za riadenie, kontrolu a audit a úlohy príslušných partnerov

## Identifikácia príslušných orgánov a subjektov

1. Identifikácia príslušných orgánov a subjektov

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Subjekt/orgán | Názov subjektu/orgánu a útvaru | Vedúci subjektu/orgánu (pozícia) |
| Riadiaci orgán | Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR | minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR |
| Sprostredkovateľský orgán  pod Riadiacim orgánom  (pre Prioritnú os 7) | Ministerstvo financií SR | podpredseda vlády a minister financií SR |
| Centrálny koordinačný orgán | Úrad vlády SR | vedúci úradu vlády SR |
| Certifikačný orgán | Ministerstvo financií SR | podpredseda vlády a minister financií SR |
| Orgán auditu | Ministerstvo financií SR | podpredseda vlády a minister financií SR |
| Orgán, ktorému bude EK zasielať platby | Ministerstvo financií SR | podpredseda vlády a minister financií SR |

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

### 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) 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 13.3.

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 príležitostí a nediskriminácia, rovnosť medzi mužmi a ženami). Funkcia pozorovateľov bude patriť EK a JASPERS.

Doprava

S cieľom vytvoriť transparentné prostredie pre efektívne a účinné riadenie prípravy OPII a zapojiť do procesu jeho prípravy relevantných partnerov bola rozhodnutím ministra MDVRR SR 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 *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 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.

# 

# Koordinácia s inými programami a finančnými nástrojmi

## 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.

1. Demarkačné línie medzi OPII a IROP

|  |  |
| --- | --- |
| OP Integrovaná infraštruktúra | Integrovaný Regionálny OP |
| **Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry:**   * výstavba diaľnic a rýchlostných ciest; * výstavba a modernizácia ciest I. triedy.   **Podpora udržateľnej mestskej mobility:**   * výstavba a modernizácia infraštruktúry pre integrované dopravné systémy; * obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky a trolejbusy vrátane vozidiel s pomocným pohonom); * modernizácia a výstavba električkových tratí v Bratislave a Košiciach vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu; * modernizácia a výstavba trolejbusových tratí vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu; * vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku dráhovej MHD; * rekonštrukcia, modernizácia a výstavba prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry; * rekonštrukcia, modernizácia a výstavba záchytných parkovísk Park & Ride (P+R), Kiss & Ride (K+R), Bike & Ride (B+R) (so zásahom do železničnej infraštruktúry); * projektová príprava. | **Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry:**   * Výstavba, rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a  III. triedy (vo vzťahu k zlepšeniu dostupnosti na TEN-T).   **Podpora udržateľnej mestskej mobility:**   * spracovanie strategických dokumentov a územnoplánovacích podkladov (plány mobility , generely dopravy, plány dopravnej obsluhy); * obnova a budovanie vyhradených jazdných pruhov pre verejnú osobnú dopravu; * náhrada autobusov mestskej hromadnej dopravy alebo prímestskej autobusovej dopravy na dieselový pohon vysokoekologickými autobusmi, napr. plynovými autobusmi, hybridnými autobusmi alebo elektrobusmi, spolu s budovaním zodpovedajúcej zásobovacej infraštruktúry (napr. plniacich staníc plynu, nabíjacích staníc) vrátane nákupu nízkopodlažných/low-entry nízkoemisných autobusov/elektrobusov; * rekonštrukcia, modernizácia a výstavba prestupných terminálov, okrem terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry; * rekonštrukcia, modernizácia a výstavba integrovaných zastávok subsystémov verejnej osobnej dopravy; * rekonštrukcia, modernizácia a výstavba obratísk cestnej verejnej osobnej dopravy; * rekonštrukcia, modernizácia a výstavba záchytných parkovísk Park & Ride (P+R), Kiss & Ride (K+R), Bike & Ride (B+R) (bez zásahu do železničnej infraštruktúry); * zavádzanie opatrení preferencie verejnej osobnej dopravy na križovatkách; * modernizácia existujúcich a zavádzanie nových integrovaných dopravných systémov - technická podpora softvérového zabezpečenia, ako aj hardvérového vybavenia; * zavádzanie doplnkových služieb verejnej osobnej dopravy (napr. preprava bicyklov, lyží, internetové pripojenie a pod.) |

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 rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020. Ak použijeme príklad z predchádzajúceho odseku, efektívnejšiemu uplatneniu infraštruktúrnych opatrení na preferenciu MHD pomôžu zmeny v legislatíve, ktoré odstránia administratívne prekážky ich zavádzania.

Príklad komplementárnych aktivít financovaných z OPII a IROP v oblasti verejnej osobnej dopravy (ilustratívny obrázok)



Prvky upokojenia dopravy

**IROP**

**OPII**

Trolejové vedenie

Vyhradený jazdný pruh pre MHD

Električky

Prestupný terminál

Električková trať

Signalizácia s preferenciou MHD

Autobusy

1. Komplementarita operačných programov vo vzťahu k informačnej spoločnosti

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| OP | Prioritná os | OPII | Vzájomná synergia/deliaca línia |
| EVS | Prioritná os 1 – Posilňovanie inštitucionálnych kapacít a efektívnosti verejnej správy | Prioritná os 7 Informačná spoločnosť | OPII podporí projekty informatizácie vyplývajúce z reformy VS, ktoré realizujú:   * implementáciu politík; * organizačnú zmenu inštitúcií VS; * konkrétne návrhy optimalizovaných procesov; * nové metódy používané vo VS.   V rámci OPII bude nástrojmi IKT podporený každý špecifický cieľ OP EVS:   1. **Špecifický cieľ 1: Zvyšovanie účinnosti politík verejnej správy**  * Zefektívnenie justičného systému a vymožiteľnosti práva * Zamedzenie korupcie a podpora transparentnosti * Podpora sociálneho dialógu prostredníctvom budovania kapacít a spolupráce verejnej správy so sociálnymi a ekonomickými partnermi a občianskou spoločnosťou * Zefektívnenie verejného obstarávania * Zefektívnenie finančnej správy  1. **Špecifický cieľ 2: rozvoj ľudských zdrojov vo verejnej správe a posilnenie analytických kapacít vo väzbe na realizáciu reformy verejnej správy** 2. **Špecifický cieľ 3: Integrácia a optimalizácia procesov a štruktúry verejnej správy** 3. **Špecifický cieľ 4: zvýšenie výkonu verejnej správy v Bratislavskom samosprávnom kraji**   EVS tak bude financovať projekty zamerané na zmenu a zlepšenie procesov a fungovanie VS z ESF, OPII bude financovať informatické projekty zamerané na podporu reformy VS, boj proti korupcii a podvodom a podporu krízového riadenia z EFRR. Takéto projekty budú s OP EVS koordinovaná podľa koordinačného mechanizmu, ktorý vychádza z nasledovných východísk:  Reforma VS určuje obsahovú náplň pre OP EVS a čiastočne pre OP II, ktorých spoločným cieľom je efektívna VS, OP EVS definuje dizajn zmien organizácie a procesov VS, pričom ich presadenie do praxe a dosiahnutie cieľovej úrovne efektívnosti služieb VS a účinnosti politík je podmienené ISVS a elektronickými službami na ich podporu. OP II realizuje investície do ISVS a služieb eGovernmentu, ich implementácia je podmienená zmenou procesov a organizácie VS; realizuje národné projekty komplementárne k  OP EVS.  Inštitucionálny systém koordinácie medzi OP Integrovaná infraštruktúra a OP Efektívna verejná správa 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. |
| OP VaI | Prioritná os 1 – Výskum vývoj a inovácie  Prioritná os 2 - Podpora výskumno-vývojových kapacít Bratislavského kraja pre potreby rozvoja ostatných regiónov SR | 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 - Podnikateľské prostredie priaznivé pre inovácie | 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. Vytvorí sa tak prostredie pre zapojenie sa MSP ako dodávateľov riešení, respektíve používateľov zdieľaných služieb primárne určených pre VS.  Podpora startupov a spinoffov nebude realizovaná v OPII.  Keďže podpora využívania nástrojov elektronického podnikania v prostredí malého a stredného podnikania je plánovaná aj v rámci Operačného programu Výskum a inovácie (ďalej len „OP VaI“), bude realizácia aktivít špecifického cieľa 7.2 PO7 OPII koordinovaná s príslušnými aktivitami špecifického cieľa 3.3 OP VaI. Zatiaľ čo OP II bude podporovať projekty, kde prijímateľmi budú ÚOŠS s cieľom vytvoriť vhodné podmienky pre elektronické podnikanie, v rámci OP VaI budú prijímateľmi priamo MSP. |
| PRV | Priorita č. 6 Podpora sociálnej inklúzie, zmiernenia chudoby a podpora hospodárskeho rastu vo vidieckych oblastiach | OPII podporí budovanie širokopásmového pripojenia a zavádzanie sietí nových generácií. Pri riešení bielych miest širokopásmovým internetom o minimálnej rýchlosti 30 Mbit/s sa zameria na výstavbu národných regionálnych sietí a budovanie prístupových sietí prostredníctvom dopytových projektov v oblastiach zlyhania trhu. OPII tiež zabezpečí príslušné analytické práce a koordináciu výstavby sietí. PRV bude realizovať dopytové projekty pre budovanie prístupových sietí v jednotlivých obciach (do 500 obyvateľov), ktoré spadajú do bielych miest. |

## Zabezpečenie koordinácie s Nástrojom na prepájanie Európy (NPE)

### 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).

Na základe analýzy plánov dopravnej infraštruktúry členských štátov Komisia odhaduje, že investičné potreby do dopravy na obdobie rokov 2014 – 2020 predstavujú 500 000 mil. EUR v súhrnnej sieti TEN-T, z toho približne 250 000 mil. EUR sa bude musieť investovať do základnej siete TEN-T[[33]](#footnote-33).

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.

Konkrétne projekty infraštruktúry na európskej úrovni, ktoré sú dôležité pre prepojenie členských štátov v oblasti transeurópskych sietí s cieľom zlepšiť podmienky pre fungovanie vnútorného trhu EÚ, zabezpečenie dlhodobého hospodárskeho rastu a zvýšenie globálnej konkurencieschopnosti sú stanovené v nariadení NPE.

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:

1. doprava: 26 251 mil. EUR, vrátane 11 306 mil. EUR v krajinách podporovaných v rámci politiky súdržnosti (presun z Kohézneho fondu),
2. energetika: 5 850 mil. EUR,
3. 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 MDVRR 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.

1. Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu NPE

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Názov projektu | Dĺžka  (km) | Investičné náklady (tis. EUR) | Realizácia projektu | |
| Začiatok | Ukončenie |
| 1. | D3 Svrčinovec – Skalité, polovičný profil (2. fáza) | 15,5 | 170 801 | 2015 | 2016 |
| **Investičný potenciál** | | | **170 801** | - | - |

1. Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu NPE

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Názov projektu | Dĺžka  (km) | Investičné náklady (tis. EUR) | Realizácia projektu | |
| Začiatok | Ukončenie |
| 1. | ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/) (2. fáza) | 12 | 67 627 | 2015 | 2016 |
| 2. | ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov – Považská Teplá) | 16 | 300 000 | 2015 | 2018 |
| 3. | ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad–Tatry – Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok | 31 | 500 000 | 2015 | 2018 |
| **Investičný potenciál** | | | **867 627** | - | - |

### 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 nasledujúcej tabuľke.

1. Možné využitie NPE v rámci informačnej spoločnosti

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Investičná priorita | Špecifický cieľ | Nástroj |
| Rozšírenie širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí a podpora zavádzania nastupujúcich technológií a sietí pre digitálne hospodárstvo | Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN | EFRR, NPE |
| Vývoj produktov a služieb IKT, elektronického obchodu a posilnenia dopytu po IKT | Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike | EFRR, NPE |
| Posilnenie aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronického vzdelávania, elektronickej inklúzie, elektronickej kultúry a elektronického zdravotníctva | Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov | EFRR, NPE |
| Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov | EFRR, NPE |
| Zlepšenie celkovej dostupnosti dát verejnej správy vo forme otvorených dát | EFRR |
| Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu | EFRR |
| Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami | EFRR |
| Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu | EFRR, NPE |
| Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti | EFRR |

# Ex ante kondicionality

## Identifikácia príslušných ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia

1. 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> | Návrhy Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I) a Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 boli vypracované.  Strategické dokumenty sú dostupné na webovej stránke: [www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk). Zoznam projektov je súčasťou strategických dokumentov. MDVRR SR v spolupráci so žiadateľmi zabezpečí vypracovanie opisu projektu ku každému navrhovanému projektu, ktorý bude poskytovať súhrnné informácie o projekte. Oba strategické dokumenty sú v súčasnosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Ukončenie procesu SEA sa predpokladá v apríli 2014. Úplné splnenie ex ante kondicionalít v sektore dopravy bude zabezpečené vypracovaním Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II). |
| - 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, a | **ÁNO** |
| - sekundárnej siete, | **ÁNO** |
| - 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** | Dokument  „Analýza administratívnych, finančných a technických kapacít prijímateľov za rok 2012“ zo dňa 15.05.2013 | Pripravuje sa aktualizácia analýzy. |
| 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 TEN-T. Investície zahŕňajú mobilné aktíva, interoperabilitu a budovanie kapacít.. | 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> | Návrhy Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I) a Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 boli vypracované.  Strategické dokumenty sú dostupné na webovej stránke: [www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk). Zoznam projektov je súčasťou strategických dokumentov. MDVRR SR v spolupráci so žiadateľmi zabezpečí vypracovanie opisu projektu ku každému navrhovanému projektu, ktorý bude poskytovať súhrnné informácie o projekte. Oba strategické dokumenty sú v súčasnosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Ukončenie procesu SEA sa predpokladá v apríli 2014. Úplné splnenie ex ante kondicionalít 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** | Dokument  „Analýza administratívnych, finančných a technických kapacít prijímateľov za rok 2012“ zo dňa 15.05.2013 | Pripravuje sa aktualizácia analýzy. |
| 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. | 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> | Návrhy Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I) a Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 boli vypracované.  Strategické dokumenty sú dostupné na webovej stránke: [www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk). Zoznam projektov je súčasťou strategických dokumentov. MDVRR SR v spolupráci so žiadateľmi zabezpečí vypracovanie opisu projektu ku každému navrhovanému projektu, ktorý bude poskytovať súhrnné informácie o projekte. Oba strategické dokumenty sú v súčasnosti posudzované podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Ukončenie procesu SEA sa predpokladá v apríli 2014. Úplné splnenie ex ante kondicionalít v sektore dopravy bude zabezpečené vypracovaním Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II). |
| - je v súlade s právnymi požiadavkami na strategické environmentálne posúdenie, | **NIE** |
| - 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** | Dokument  „Analýza administratívnych, finančných a technických kapacít prijímateľov za rok 2012“ zo dňa 15.05.2013 | Pripravuje sa aktualizácia analýzy. |

Pozn.: \* na základe dohody s EK je plnenie ex ante kondicionalít stanovených pre sektor dopravy vzhľadom na neexistenciu Dopravného modelu SR a komplexnej dátovej základne rozdelené do dvoch fáz: „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ a „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“.

1. 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 vrátane cezhraničných iniciatív. | 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 | 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) vypracovaný Ministerstvom financií SR 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 kondicionalít 2.1 Rast v oblasti digitálnych služieb a 2.2 Infraštruktúra sietí novej generácie. |
| * analýzu vyváženej podpory pre dopyt a ponuku IKT , ktorá sa mala vykonať | 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. |
| * 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 | 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. |
| * 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 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. | PO 7 | Áno | Existuje vnútroštátny a/alebo regionálny plán NGN, ktorý obsahuje:   * Plán investícií do infraštruktúry založený na ekonomickej analýze s prihliadnutím na existujúcu súkromnú a verejnú infraštruktúru plánované investície | 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. |
| * udržateľné investičné modely podporujúce hospodársku súťaž a poskytujúce prístup k otvoreným, finančne dostupným, kvalitným a nadčasovým službám a infraštruktúre | 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. |  |
| - opatrenia na podporu súkromných investícií | 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. |  |

1. Identifikácia všeobecných ex ante kondicionalít a vyhodnotenie ich plnenia

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 |
| Existencia pravidiel na efektívne uplatňovanie práva Únie o štátnej pomoci v oblasti EŠIF. | PO1, PO3, PO4, PO5 a PO7. | **Čiastočne** | Opatrenia na zabezpečenie účinného uplatňovania pravidiel Únie o štátnej pomoci. | **ÁNO** |  | RO OP II plánuje pri riešení činností súvisiacich s  aplikáciou článku 107 Zmluvy o fungovaní EÚ  naďalej úzko spolupracovať s MF SR ako gestorom pre štátnu pomoc.  RO OPII predpokladá poskytnutie štátnej pomoci na oprávnené aktivity v rámci PO1 (investičná priorita 7a a 7d), PO3 (investičná priorita 7c), PO4 (investičná priorita 7a), PO5 (investičná priorita 7d) a PO7 (investičná priorita 2a) |
| Opatrenia na zabezpečenie odbornej prípravy a informovania zamestnancov zapojených do vykonávania EŠIF. | **ÁNO** | Dokument  „Analýza administratívnych kapacít pre oblasť štátnej pomoci v rámci riadiaceho orgánu OP II na programové obdobie 2014-2020“ zo dňa 24.09.2013 | Po definitívnom schválení OP II plánuje preškoliť RO OP II v problematike štátnej pomoci časť vecne príslušných administratívnych kapacít. |
| Opatrenia na zabezpečenie administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie pravidiel Únie o štátnej pomoci. | **NIE** | Dokument  „Analýza administratívnych kapacít pre oblasť štátnej pomoci v rámci riadiaceho orgánu OP II na programové obdobie 2014-2020“ zo dňa 24.09.2013 | Na základe vykonanej analýzy bola identifikovaná potreba zvýšiť počet administratívnych kapacít pre oblasť štátnej pomoci o 1 zamestnanca. |

Pozn.: Potrebu vypracovať schémy štátnej pomoci predpokladá RO OPII pri investičnej priorite 7a) PO1, investičnej priorite 7a) 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.

## Aktivity na zabezpečenie splnenia všeobecných a tematických ex ante kondicionalít

1. 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: | Ukončenie procesu SEA Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I.), vrátane Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, ktorá tvorí jeho prílohu. | Apríl 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) |
| Zabezpečenie dopravného modelu SR za účelom účinnejšieho posúdenia potrieb a efektívnejšieho plánovania ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry SR. | Október 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. | Jún 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.). | Október 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. | November 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. | December 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. | December 2016 | 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, ERDF a CEF (názov projektu, náklady, EIA proces, stupeň projektovej prípravy, termín realizácie, predpokladaný finančný plán, plánovaný termín schválenia projektu RO, predloženia na EK atď.). Súčasťou implementačného plánu bude opis každého navrhovaného projektu, ktorý bude poskytovať súhrnné informácie o projekte (lokalizácia, súčasná dopravná situácia, technické parametre projektu, výstupové/výsledkové ukazovatele projektu atď.). | Máj 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) v spolupráci s prijímateľmi |
| Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov | Vypracovanie analýzy kapacít sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov. Analýza by mala identifikovať opatrenia, ktoré je potrebné prijať na posilnenie kapacít pri vykonávaní naplánovaných projektov s cieľom predísť problémom, ktoré sa vyskytli pri implementácii v rámci súčasného programového obdobia. | Máj 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) |
| Aplikácia opatrení identifikovaných analýzou, tzn. prijatie potrebných krokov na zavedenie opatrení do praxe. | Október 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 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. | 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). | Ukončenie procesu SEA Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I.), vrátane Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, ktorá tvorí jeho prílohu. | Apríl 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) |
| plánu projektov financovaných z KF, ERDF a CEF (názov projektu, náklady, EIA proces, stupeň projektovej prípravy, termín realizácie, predpokladaný finančný plán, plánovaný termín schválenia projektu RO, predloženia na EK atď.). Súčasťou implementačného plánu bude opis každého navrhovaného projektu, ktorý bude poskytovať súhrnné informácie o projekte (lokalizácia, súčasná dopravná situácia, technické parametre projektu, výstupové/výsledkové ukazovatele projektu atď.). | Máj 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) v spolupráci s prijímateľmi |
| Zabezpečenie dopravného modelu SR za účelom účinnejšieho posúdenia potrieb a efektívnejšieho plánovania ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry SR. | Október 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. | Jún 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.) | Október 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. | November 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 | December 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 | December 2016 | MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava) |
| Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov. | Vypracovanie analýzy kapacít sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov. Analýza by mala identifikovať opatrenia, ktoré je potrebné prijať na posilnenie kapacít pri vykonávaní naplánovaných projektov s cieľom predísť problémom, ktoré sa vyskytli pri implementácii v rámci súčasného programového obdobia. | Máj 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) |
| Aplikácia opatrení identifikovaných analýzou, tzn. prijatie potrebných krokov na zavedenie opatrení do praxe. | Október 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. | Október 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. | Jún 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.) | Október 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. | November 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 | December 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 | December 2016 | MDVRR SR (Inštitút stratégie v spolupráci so sekciou Operačného programu Doprava) |
| Je v súlade s právnymi požiadavkami na strategické environmentálne posúdenie. | Ukončenie procesu SEA Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I.), vrátane Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, ktorá tvorí jeho prílohu. | Apríl 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) |
| Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II.) | Október 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, ERDF a CEF (názov projektu, náklady, EIA proces, stupeň projektovej prípravy, termín realizácie, predpokladaný finančný plán, plánovaný termín schválenia projektu RO, predloženia na EK atď.). Súčasťou implementačného plánu bude opis každého navrhovaného projektu, ktorý bude poskytovať súhrnné informácie o projekte (lokalizácia, súčasná dopravná situácia, technické parametre projektu, výstupové/výsledkové ukazovatele projektu atď.). | Máj 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) v spolupráci s prijímateľmi |
| Opatrenia na zabezpečenie kapacity sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov pri vykonávaní naplánovaných projektov. | Vypracovanie analýzy kapacít sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov. Analýza by mala identifikovať opatrenia, ktoré je potrebné prijať na posilnenie kapacít pri vykonávaní naplánovaných projektov s cieľom predísť problémom, ktoré sa vyskytli pri implementácii v rámci súčasného programového obdobia. | Máj 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) |
| Aplikácia opatrení identifikovaných analýzou, tzn. prijatie potrebných krokov na zavedenie opatrení do praxe. | Október 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava v spolupráci s prijímateľmi |

1. Aktivity, ktoré budú vykonané pre splnenie všeobecných 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 |
| Existencia pravidiel na efektívne uplatňovanie práva Únie o štátnej pomoci v oblasti EŠIF. | Opatrenia na zabezpečenie administratívnej kapacity na vykonávanie a uplatňovanie pravidiel Únie o štátnej pomoci. | Vyhlásenie výberového konania na obsadenie pozície zamestnanca, ktorý sa bude v rámci svojej pracovnej náplne zaoberať problematikou štátnej pomoci. | Jún 2014 | MDVRR SR (sekcia Operačného programu Doprava) |

# Zníženie administratívnej záťaže pre prijímateľov

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Plánované opatrenia | Začiatok realizácie opatrenia | Plná realizácia opatrenia |
| Zapojenie zamestnancov do systému nepretržitého vzdelávania subjektov zapojených do implementácie EŠIF, s dopadom na zefektívnenie procesov implementácie a priame zníženie administratívnej záťaže prijímateľov | 01.01.2014 | 31.12.2014 a následne priebežne počas celého programového obdobia  2014 - 2020 |
| Pre EŠIF okrem EPFRV - prebudovanie súčasného informačného systému ITMS II na systém plne zohľadňujúci požiadavky e-kohézie, ktorého dizajn a funkcionality budú zodpovedať súčasným svetovým štandardom inteligentných otvorených informačných systémov. Pre PRV 2014 – 2020 Pôdohospodárska platobná agentúra plánuje zavedenie elektronickej komunikácie v rovnakom termíne plnej realizácie opatrenia. | 01.01.2014 | 31.12.2015 |
| Zavedenie jednotných, jasných a efektívnych pravidiel zmenového konania umožňujúceho optimálne reagovať na zmenené podmienky realizácie projektu | 01.01.2014 | 31.12.2014 |
| Zverejňovanie modelových vzorov dokumentácie k VO na úrovni ÚVO v užívateľsky jednoduchom online prostredí s cieľom šírenia príkladov dobrej praxe v oblasti VO | 01.11.2013 | 01.07.2015 |

Súhrn plánovaných opatrení v programoch vrátane orientačného harmonogramu na dosiahnutie zníženia administratívnej záťaže prijímateľov a identifikácie oblastí s významným potenciálom ďalšieho znižovania administratívnej záťaže prijímateľov a poskytovateľov je uvedený v kapitole 2.6 Partnerskej dohody SR na roky 2014 – 2020.

# Horizontálne princípy

## 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“[[34]](#footnote-34). 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.

V rámci uplatňovania zásady „znečisťovateľ platí“ sav 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.

Zásada „znečisťovateľ platí“ je obsiahnutá v legislatíve SR, pričom legislatívnym základom uplatňovania jej prevenčnej a nápravnej zložky v slovenskom právnom poriadku je zákon č. 17/1992 Zb. o životnom prostredí v znení neskorších predpisov. V nadväznosti naň sa obidve z uvedených zložiek zásady „znečisťovateľ platí“ následne premietajú v tzv. zložkových zákonoch chrániacich určitú zložku životného prostredia (zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), zákon č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 401/ 1998 Z. z. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia v znení neskorších prepisov, zákon č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov a pod.) a v tzv. prierezových zákonoch, ktoré zasahujú do viacerých oblastí životného prostredia (zákon č. 359/2007 Z. z. o prevencii a náprave environmentálnych škôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 39/2013 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a pod.). V prostredí SR je zásada „znečisťovateľ platí“ implementovaná prostredníctvom právnych a ekonomických nástrojov tak, aby boli povinné osoby motivované k znižovaniu znečistenia a dotýkala sa všetkých znečisťovateľov. Ekonomické nástroje tvoria dôležitú súčasť environmentálnej politiky SR, pričom k nim patria dane, poplatky, odvody, pokuty a úhrady. Takto získané finančné prostriedky, spolu s výnosmi z pokút za porušenie povinností vo vzťahu k životnému prostrediu, tvoria príjem Environmentálneho fondu, a tie sa opätovne využívajú na nápravné opatrenia v danom sektore hospodárstva.

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 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. Investície z EŠIF by nemali zvyšovať zaťaženie životného prostredia. S cieľom posúdiť úroveň zaťaženia životného prostredia, žiadateľ o podporu v relevantných prípadoch povinne predloží najneskôr pred uzatvorením zmluvy o poskytnutí podpory výsledný dokument z procesu posudzovania navrhovanej činnosti z hľadiska jej predpokladaných vplyvov na životné prostredie, v zmysle platnej právnej úpravy (t.j. rozhodnutie zo zisťovacieho konania alebo záverečné stanovisko), alebo vyjadrenie príslušného orgánu o tom, že navrhovaná činnosť, resp. zmena navrhovanej činnosti, nepodlieha posudzovaniu z hľadiska vplyvov na životné prostredie. Podobne, žiadateľ o podporu povinne predloží najneskôr pred uzatvorením zmluvy o poskytnutí podpory, aj integrované povolenie v prípadoch činností, na ktoré sa povinnosť  jeho vydania vzťahuje. V súvislosti s uplatnením zásady „znečisťovateľ platí“ budú za neoprávnené výdavky považované výdavky na aktivity, ktoré sa týkajú plnenia povinností stanovených vo všeobecne záväzných právnych predpisoch v súvislosti so zásadou „znečisťovateľ platí“. Táto zásada bude zohľadnená v podmienkach poskytnutia pomoci.

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 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. 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. Zástupca orgánu zodpovedného za uplatňovanie horizontálneho princípu udržateľný rozvoj bude zodpovedný za definovanie podmienky poskytnutia pomoci súvisiacej so zabezpečením aplikovania horizontálneho princípu udržateľný rozvoj a spôsobu jej overovania, ktorý bude pre RO OPII záväzný. Rovnako bude zabezpečovať vzdelávacie a školiace aktivity pre uplatňovanie udržateľného rozvoja subjektom zapojeným do implementácie EŠIF, relevantným sociálno-ekonomickým partnerom, ako aj hodnotiteľom žiadostí o podporu. Vecne príslušní zástupcovia ÚV SR zodpovední za uplatňovanie horizontálneho princípu udržateľný rozvoj budú mať zabezpečené zastúpenie v monitorovacom výbore pre OPII a pracovných skupinách pre prípravu a implementáciu OPII. 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[[35]](#footnote-35).

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.

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 (zmierňovanie 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).

## 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 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.

## 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.

# Samostatné časti

## Zoznam veľkých projektov

1. 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** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina | 2018, 2Q | 2018, 2Q | 2020, 4Q | Prioritná os 1/IP 7a) |
| Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate – Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves – Poprad–Tatry | 2018, 2Q | 2018, 2Q | 2022, 4Q | Prioritná os 1/IP 7a) |
| Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty – Bratislava (ETCS L2 + GSM R) | 2017, 2Q | 2017, 2Q | 2019, 4Q | Prioritná os 1/IP 7d) |
| Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou | 2019, 2Q | 2019, 2Q | 2022, 4Q | Prioritná os 1/IP 7a) |
| Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak – Košice | 2018, 2Q | 2018, 2Q | 2021, 4Q | Prioritná os 1/IP 7a) |
| ŽSR, Uzol Bratislava | 2019, 2Q | 2019, 2Q | 2021, 4Q | Prioritná os 1/IP 7a) |
| Čierna nad Tisou, modernizácia uzla | 2016, 2Q | 2016, 2Q | 2019, 4Q | Prioritná os 1/IP 7a) |
| ZSSK, obnova vozového parku ŽKV | 2016 | 2016 | 2018 | Prioritná os 1/IP 7a) |
| D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka (2. etapa) | 2015, 4Q | 2015, 4Q | 2017, 4Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D1 Privádzač Lietavská Lúčka – Žilina | 2016, 1Q | 2016, 1Q | 2018, 3Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala (2. etapa) | 2015, 4Q | 2015, 4Q | 2018, 4Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D1 Turany – Hubová | 2017, 3Q | 2017, 3Q | 2020, 4Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D1 Hubová – Ivachnová (2. etapa) | 2015, 4Q | 2015, 4Q | 2017, 2Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D1 Prešov západ – Prešov juh | 2015, 4Q | 2015, 4Q | 2019, 4Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D1 Budimír – Bidovce | 2015, 4Q | 2015, 4Q | 2018, 4Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D3 Žilina Strážov – Žilina Brodno (2. etapa) | 2015, 4Q | 2015, 4Q | 2017, 4Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D3 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto | 2016, 2Q | 2016, 2Q | 2020, 2Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| D3 Kysucké Nové Mesto – Oščadnica | 2016, 2Q | 2016, 2Q | 2019, 2Q | Prioritná os 2/IP 7a) |
| 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 | 2016, 4Q | 2016, 4Q | 2017,4Q | Prioritná os 3/IP 7c) |
| DPB, obnova vozového parku električiek v Bratislave | 2015 | 2015 | 2020 | Prioritná os 3/IP 7c) |
| Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava | 2017 | 2017 | 2020 | Prioritná os 4/IP 7a) |
| ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ | 2015, 2Q | 2015, 2Q | 2020, 4Q | Prioritná os 5/IP 7c) |
| Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R) | 2019, 2Q | 2019, 2Q | 2022, 4Q | Prioritná os 5/IP 7c) |
| R2 Mníchova Lehota – Ruskovce | 2016, 1Q | 2016, 1Q | 2019, 4Q | Prioritná os 6/IP 7b) |
| R2 Rožňava – Jablonov nad Turňou (Soroška) | 2016, 4Q | 2016, 4Q | 2021, 2Q | Prioritná os 6/IP 7b) |
| R2 Košice, Šaca – Košické Oľšany | 2017, 4Q | 2017, 4Q | 2020, 2Q | Prioritná os 6/IP 7b) |
| I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom, preložka | 2016 | 2016 | 2018 | Prioritná os 6/IP 7b) |
| Rozvoj širokopásmového pripojenia 1. fáza | 2014, 4Q | 2014, 4Q | 2015, 4Q | Prioritná os 7/IP2a) |
| Rozvoj širokopásmového pripojenia 2. fáza | 2016, 1Q | 2016, 1Q | 2023, 4Q | Prioritná os 7/IP2a) |

## Výkonnostný rámec

1. 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* | *Počet VO na veľké projekty vyhlásených v súlade s aktualizovanou štúdiou realizovateľnosti príslušného koridoru* | *počet* |  |  |
| *Prioritná os 1* | *KF* | *N/A* | *Počet obnovených mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy* | *počet* |  |  |
| *Prioritná os 1* | *KF* | *N/A* | *Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu* | *%* |  |  |
| *Prioritná os 2* | *KF* | *N/A* | *Celková dĺžka novovybudovaných ciest* | *km* |  |  |
| *Prioritná os 2* | *KF* | *N/A* | *Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu* | *%* |  |  |
| *Prioritná os 3* | *KF* | *N/A* | *Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro* | *km* |  |  |
| *Prioritná os 3* | *KF* | *N/A* | *Počet obnovených mobilných prostriedkov MHD (električky, trolejbusy)* | *počet* |  |  |
| *Prioritná os 3* | *KF* | *N/A* | *Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu* | *%* |  |  |
| *Prioritná os 4* | *KF* | *N/A* | *Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti (v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE)* | *počet* |  |  |
| *Prioritná os 4* | *KF* | *N/A* | *Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu* | *%* |  |  |
| *Prioritná os 5* | *EFRR* | *Menej rozvinutý* | *Celková dĺžka rekonštruovanej alebo zrenovovanej železničnej trate* | *km* |  |  |
| *Prioritná os 5* | *EFRR* | *Menej rozvinutý* | *Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu* | *%* |  |  |
| *Prioritná os 6* | *EFRR* | *Menej rozvinutý* | *Celková dĺžka novovybudovaných ciest* | *km* |  |  |
| *Prioritná os 6* | *EFRR* | *Menej rozvinutý* | *Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu* | *%* |  |  |
| *Prioritná os 7* | *EFRR* | *Menej rozvinutý* | *Počet optimalizovaných úsekov verejnej správy* | *%* |  |  |
| *Prioritná os 7* | *EFRR* | *Menej rozvinutý* | *Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii zo strany Certifikačného orgánu* | *%* |  |  |

Pozn.: Hodnoty ukazovateľov budú doplnené v ďalšom štádiu prípravy dokumentu.

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

1. Prehľad zloženia a počet zástupcov Riadiaceho výboru pre prípravu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra v programovom období 2014 - 2020

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| P. č. | Organizácia/inštitúcia | Počet zástupcov / Počet zástupcov s hlasovacím právom |
|  | Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky | 5 / 4 |
|  | Ministerstvo financií Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky | 2 / 1 |
|  | Úrad vlády Slovenskej republiky | 1 / 1 |
|  | Zástupca mimovládnych neziskových organizácií na základe nominácie Úradu splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti | 1 / 1 |
|  | Združenie samosprávnych krajov SK8 | 1 / 1 |
|  | Združenie miest a obcí Slovenska | 1 / 1 |

# Prílohy

## Záverečná správa z ex ante hodnotenia OPII

Pozri prílohu č. 1.

## Zoznam skratiek

Pozri prílohu č. 2.

1. COM(2010) 2020 final [↑](#footnote-ref-1)
2. čl. 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 2013 [↑](#footnote-ref-2)
3. 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 [↑](#footnote-ref-3)
4. Národný program reforiem Slovenskej republiky 2013 bol schválený UV SR č. 198 z 24. apríla 2013 [↑](#footnote-ref-4)
5. 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 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 [↑](#footnote-ref-5)
6. detailnejšie informácie o strategických dokumentoch sú uvedené str. 12 a 13 [↑](#footnote-ref-6)
7. úsek Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom systémom ETCS L1 [↑](#footnote-ref-7)
8. <http://www.telecom.gov.sk/files/statistika_vud/preprava_nakl.htm> [↑](#footnote-ref-8)
9. Regiojet, a.s. prevádzkujúci železničnú osobnú dopravu v úseku Bratislava - Komárno [↑](#footnote-ref-9)
10. Prieskum bol realizovaný Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. v novembri 2012 ([www.zssk.sk](http://www.zssk.sk)) [↑](#footnote-ref-10)
11. Úloha C.2 uznesenia vlády SR č. 736 z 18. decembra 2013 k Postupu implementácie finančných nástrojov cez Slovenský investičný holding v programovom období 2014 - 2020 [↑](#footnote-ref-11)
12. Zdroj: <http://www.telecom.gov.sk/files/statistika_vud/preprava_nakl.htm> [↑](#footnote-ref-12)
13. 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)). [↑](#footnote-ref-13)
14. Výpočet MDVRR SR na základe údajov z Cestnej databanky (zdroj: <http://www.cdb.sk/sk/Vystupy-CDB/Statisticke-prehlady/Dlzky-cestnych-komunikacii.alej>) [↑](#footnote-ref-14)
15. schválený uznesením vlády SR č. 798 zo 14. decembra 2011 [↑](#footnote-ref-15)
16. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php?title=File:Modal_split_of_inland_freight_transport,_2000_and_2010_(1)_(%25_of_total_inland_tkm).png&filetimestamp=20121016055006> [↑](#footnote-ref-16)
17. klasifikácia v zmysle Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) [↑](#footnote-ref-17)
18. Dňa 9. decembra 2010 Európska komisia zverejnila návrh Oznámenia o Stratégii EÚ pre dunajský región ([odkaz](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0715:FIN:SK:HTML)) 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](http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=19457)). [↑](#footnote-ref-18)
19. úsek Bratislava Rača – Nové Mesto nad Váhom systémom ETCS L1 [↑](#footnote-ref-19)
20. Schválený uznesením vlády SR č. 798 zo 14. decembra 2011 [↑](#footnote-ref-20)
21. § 7 (1) [↑](#footnote-ref-21)
22. http://www.epractice.eu/en/library/5283331 [↑](#footnote-ref-22)
23. http://www.epractice.eu/en/library/5283331 [↑](#footnote-ref-23)
24. 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. [↑](#footnote-ref-24)
25. http://informatizacia.sk/strategicky-dokument/16604s [↑](#footnote-ref-25)
26. http://www.informatizacia.sk/narodna-strategia-pre-ib/6783s [↑](#footnote-ref-26)
27. 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 [↑](#footnote-ref-27)
28. Atlas rómskych komunít 2013 (<http://www.minv.sk/?atlas_2013>) [↑](#footnote-ref-28)
29. <http://www.minv.sk/swift_data/source/romovia/dokumenty/StrategiaSR_integraciaRomov.pdf> [↑](#footnote-ref-29)
30. <http://www.minv.sk/?romske-komunity-uvod&subor=160529> [↑](#footnote-ref-30)
31. COM(2013) 460 final <http://ec.europa.eu/justice/discrimination/files/com_2013_460_en.pdf> [↑](#footnote-ref-31)
32. COM(2013) 83 final <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0083:FIN:SK:PDF> [↑](#footnote-ref-32)
33. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316 z 11. decembra 2013, bod (15) [↑](#footnote-ref-33)
34. 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 [↑](#footnote-ref-34)
35. <http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-141217?prefixFile=m_> [↑](#footnote-ref-35)