



**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR**

Riadiaci orgán  
pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra



**Ministerstvo financií SR**

Sprostredkovateľský orgán pod riadiacim orgánom  
pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra

- Návrh -

# **Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020**

*5. pracovný návrh*

Bratislava, november 2013

## Obsah:

<b>1</b>	<b>SÚHRNNÝ OBSAH DOKUMENTU</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>PRÍPRAVA OP</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>Zriadenie pracovnej skupiny na prípravu OP a princíp partnerstva</b>	<b>8</b>
2.1.1	Pracovná skupina pre prípravu programového obdobia 2014 – 2020 v sektore dopravy	8
2.1.2	Pracovná skupina pre zabezpečenie plnenia ex ante kondicionalít Rast v oblasti digitálnych služieb a Infraštruktúra prístupovej siete novej generácie	10
<b>2.2</b>	<b>Ex ante hodnotenie</b>	<b>11</b>
<b>2.3</b>	<b>Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>STRATEGICKÁ ČASŤ OP</b>	<b>13</b>
<b>3.1</b>	<b>Stratégia OP pre príspevok k stratégii EÚ pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a na dosiahnutie ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti</b>	<b>13</b>
3.1.1	Doprava	13
3.1.2	Informatizácia spoločnosti	18
<b>3.2</b>	<b>Zdôvodnenie finančnej alokácie OP</b>	<b>20</b>
3.2.1	Doprava	20
3.2.2	Informatizácia spoločnosti	20
<b>4</b>	<b>OPIS PRIORITNÝCH OSÍ</b>	<b>25</b>
<b>4.1</b>	<b>Prioritné osi financované z Kohézneho fondu</b>	<b>25</b>
4.1.1	PRIORITNÁ OS 1: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE)	25
4.1.2	PRIORITNÁ OS 2: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE)	32
4.1.3	PRIORITNÁ OS 3: VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA	39
4.1.4	PRIORITNÁ OS 4: INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)	44
<b>4.2</b>	<b>Prioritné osi financované z Európskeho fondu regionálneho rozvoja</b>	<b>48</b>
4.2.1	PRIORITNÁ OS 5: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (mimo TEN-T CORE)	48
4.2.2	PRIORITNÁ OS 6: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (mimo TEN-T CORE)	56
4.2.3	PRIORITNÁ OS 7: INFORMATIZÁCIA SPOLOČNOSTI	62
<b>4.3</b>	<b>Opis prioritných osí pre technickú pomoc</b>	<b>95</b>
4.3.1	PRIORITNÁ OS 8 – TECHNICKÁ POMOC	95
<b>5</b>	<b>FINANČNÝ PLÁN OP</b>	<b>98</b>
<b>5.1</b>	<b>Výška celkových finančných prostriedkov plánovaných na podporu z každého fondu EÚ (v EUR za zdroje EÚ)</b>	<b>98</b>
5.1.1	Finančný plán OP uvádzajúci pre celé programové obdobie, OP a každú prioritnú os výšku celkových finančných prostriedkov plánovaných na podporu z každého fondu a výšku národného spolufinancovania (EUR)	99

<b>6</b>	<b>INTEGROVANÝ PRÍSTUP K ÚZEMNÉMU ROZVOJU</b>	<b>100</b>
<b>6.1</b>	<b>Používanie nástrojov komunitne vedeného miestneho rozvoja</b>	<b>100</b>
<b>6.2</b>	<b>Trvalo udržateľný rozvoj</b>	<b>100</b>
<b>6.3</b>	<b>Prístup k používaniu Integrovaných územných investícií</b>	<b>100</b>
<b>7</b>	<b>ŠPECIFICKÉ POTREBY GEOGRAFICKÝCH OBLASTÍ</b>	<b>101</b>
<b>7.1</b>	<b>Geografické oblasti najviac postihnuté chudobou/cieľové skupiny najviac ohrozené diskrimináciou</b>	<b>101</b>
<b>7.2</b>	<b>Stratégia pre riešenie špecifických potrieb geografických oblastí/cieľových skupín najviac postihnutých chudobou</b>	<b>101</b>
<b>7.3</b>	<b>Špecifické potreby geografických oblastí závažne a trvalo znevýhodnených prírodnými a demografickými podmienkami</b>	<b>101</b>
<b>8</b>	<b>SYSTÉM IMPLEMENTÁCIE</b>	<b>102</b>
<b>8.1</b>	<b>Orgány zodpovedné za riadenie, kontrolu a audit a úloha partnerov</b>	<b>102</b>
8.1.1	Identifikácia príslušných orgánov a stručný opis ich úloh	102
8.1.2	Účasť partnerov	102
8.1.3	Monitorovanie a hodnotenie	103
8.1.4	Monitorovací informačný systém	103
8.1.5	Publicita a informovanosť	103
<b>9</b>	<b>SYNERGIA</b>	<b>104</b>
<b>9.1</b>	<b>Deliace línie s ostatnými EŠIF</b>	<b>104</b>
<b>9.2</b>	<b>Zabezpečenie koordinácie s Nástrojom na prepájanie Európy (CEF)</b>	<b>106</b>
<b>10</b>	<b>EX ANTE KONDICIONALITY</b>	<b>108</b>
<b>10.1</b>	<b>Identifikácia ex ante kondicionalít a hodnotenie ich splnenia</b>	<b>108</b>
<b>10.2</b>	<b>Aktivity na zabezpečenie splnenia všeobecných a tematických ex ante kondicionalít</b>	<b>115</b>
<b>11</b>	<b>ZNÍŽENIE ADMINISTRATÍVNEJ ZÁŤAŽE PRE PRIJÍMATEĽOV</b>	<b>118</b>
<b>12</b>	<b>HORIZONTÁLNE PRINCÍPY</b>	<b>119</b>
<b>12.1</b>	<b>Udržateľný rozvoj</b>	<b>119</b>
<b>12.2</b>	<b>Rovnosť príležitostí a predchádzanie diskriminácii</b>	<b>119</b>
<b>12.3</b>	<b>Rovnosť medzi mužmi a ženami</b>	<b>119</b>
<b>13</b>	<b>ZOZNAM PRÍLOH</b>	<b>120</b>
	<b>Príloha 1: Zoznam použitých skratiek</b>	<b>120</b>

## 1 SÚHRNNÝ OBSAH DOKUMENTU

V roku 2012 zaslala Európska komisia (ďalej aj „EK“) členským štátom EÚ pozičný dokument obsahujúci analýzu hlavných výziev a priorít financovania relevantných pre Európske štrukturálne a investičné fondy (ďalej len „EŠIF“) v programovom období 2014 – 2020. Pozičný dokument obsahuje kľúčové národno-špecifické výzvy a predstavuje predbežné názory Komisie na hlavné priority financovania v danom členskom štáte a odporúčania pre verejné výdavky.

Slovenskej republike slúžil pozičný dokument, ako aj následné dialógy s EK ako základná báza pre vypracovanie Partnerskej dohody a jednotlivých operačných programov, pokiaľ ide o ich počet, štruktúru a obsah, najmä vo vzťahu k prioritizácii rozvojových potrieb a koncentrácii podpory z EŠIF.

EK vo svojom návrhu Viacročného finančného rámca pre roky 2014 – 2020 navrhla nový prístup k využívaniu prostriedkov z fondov EÚ, ktorého cieľom je zabezpečiť dlhotrvajúce ekonomické a sociálne účinky fondov spoločného strategického rámca. Od členských štátov sa preto očakáva, že zosúladia obsahy OP s politickými prioritami agendy Európa 2020, makroekonomickými a ex ante kondicionalitami, čo spolu s výkonnostnými stimulmi a tematickým zameraním povedie k efektívnejšiemu vynakladaniu prostriedkov. Inými slovami, tento nový prístup zdôrazňuje potrebu silnej prioritizácie, orientáciu na výsledky a odkláňa sa od kultúry nárokov a atomizácie pomoci.

**Odporúčania EK pre investície do dopravy sú smerované na budovanie kvalitnej modernej infraštruktúry, ktorá zlepšuje dostupnosť, prepojenosť regiónov, zvyšuje ich atraktivnosť pre investorov, a tým kladie základy pre vyššiu konkurencieschopnosť, podnikateľský rozvoj, vytváranie nových pracovných miest a hospodársky rast.** Investície do dopravy by pritom mali vychádzať z kľúčových priorít identifikovaných v národnom genereli dopravy, ktorý na Slovensku absentuje a zameriavať sa prioritne na základnú sieť TEN-T. Splnenie tohto odporúčania bolo Komisiou formulované ako ex ante kondicionalita pre SR podmieňujúca prístup k pomoci po roku 2013.

**Čo sa týka informačnej spoločnosti, EK odporúča SR zamerať sa na zlepšenie dostupnosti, používania a kvality informačno-komunikačných technológií (ďalej aj „IKT“), prostredníctvom:**

- posilnenia aplikácií IKT v rámci elektronickej štátnej správy, elektronickeho vzdelávania, elektronickej inklúzie a elektronickeho zdravotníctva,
- vývoja produktov a služieb IKT, rozvoj elektronickeho obchodu a zvyšovanie dopytu po IKT,
- rozširovania širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorychlostných sietí.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej aj „MDVRR SR“) v spolupráci s relevantnými partnermi za týmto účelom vypracovalo strategické dokumenty s názvom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ a „Strategický plán rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020“, ktoré identifikujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry a verejnej osobnej dopravy a stanovujú priority rozvoja, opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Strategické plány identifikujú kľúčové úzke miesta na infraštruktúre, ktorých odstránením sa významným spôsobom prispieje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného hľadiska, hospodárskeho, environmentálneho alebo ich kombináciou.

Dokumenty sú východiskovou bázou pre implementáciu projektov zameraných na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry do roku 2020, a to pre železničnú, cestnú, leteckú, vodnú, intermodálnu dopravu, ako aj v oblasti verejnej osobnej dopravy. Zároveň špecifikujú aké opatrenia je potrebné prijať na zlepšenie funkčnosti oblastí, ktorých financovanie nie je oprávnené z fondov EÚ ako prevádzka, údržba, legislatívne prostredie, či organizácia.

**Pre oblasť informačnej spoločnosti bol Ministerstvom financií SR v spolupráci s relevantnými partnermi vypracovaný Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020).** Tento dokument definuje stratégiu ďalšieho rozvoja digitálnych služieb a infraštruktúry prístupovej siete novej generácie na Slovensku a zameriava sa na splnenie tzv. ex ante kondicionalít, prostredníctvom ktorých Európska únia

posudzuje pripravenosť členských štátov realizovať zvolené investičné priority. Navrhované rozvojové aktivity definované v strategickom dokumente vychádzajú tiež zo siedmich pilierov Digitálnej agendy pre Európu (vrátane zohľadnenia nových priorít definovaných v revízii Digitálnej agendy z decembra 2012). Digitálna agenda pre Európu tak predstavuje základ pre ďalšie úvahy o smere rozvoja informačnej spoločnosti na Slovensku. Navrhované opatrenia sú tiež založené na analýzach a benchmarkoch, ktoré určujú postavenie Slovenska a jeho slabé a silné stránky v rámci skúmaných krajín.

Štruktúra operačných programov financovaných z EŠIF na Slovensku v programovom období 2014 – 2020 bola schválená vládou SR dňa 20.03.2013. Podľa tejto schválenej štruktúry **bude MDVRR SR vykonávať funkciu Riadiaceho orgánu pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra**. Na rozdiel od programového obdobia 2007 – 2013 bude pod RO zriadený Sprostredkovateľský orgán, funkciu ktorého bude vykonávať Ministerstvo financií SR.

**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 zlepšenie 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 vyplňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvaloudržateľnú, ekologickjšiu 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 prevádzky bude podporovaná udržateľná mestská mobilita, predovšetkým vo veľkých sídelno-urbanistických aglomeráciách, a to prostredníctvom podpory integrácie dopravných systémov a obnovy mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú osobnú a mestskú hromadnú (dráhovú) prepravu cestujúcich.

Obsah OP je v súlade s odporúčaniami EK, obsahom Národného programu reforiem Slovenskej republiky (na rok 2013), ako aj agendou Stratégie Európa 2020. EK pre programové obdobie 2014 – 2020 vypracovala 11 tematických cieľov, 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. Týchto 11 tematických cieľov prevádza 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 komunikačným technológiám 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 (Connecting Europe Facility (ďalej len „CEF“)).

OPII taktiež vytvára predpoklady pre využitie inovatívnych finančných nástrojov. Za týmto účelom boli (v rámci prioritných osí financovaných z EFRR) vyčlenené zdroje vo výške 3 % alokácie OPII, ktoré budú využité na implementáciu projektov financovaných prostredníctvom Slovenského investičného holdingu.

Vytýčené ciele OP budú napĺňané prostredníctvom prioritných osí:

Kohézny fond:

- Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 3 - Verejná osobná doprava,
- Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE),

EFRR:

- Prioritná os 5 - Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 6 - Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 7 - Informatizácia spoločnosti,
- Prioritná os 8 - Technická pomoc.

**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.**

Obr. 1 Schéma prioritných osí OPII

**Kohézny fond (KF)**



**Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR)**



## 2 PRÍPRAVA OP

### 2.1 Zriadenie pracovnej skupiny na prípravu OP a princíp partnerstva

#### 2.1.1 Pracovná skupina pre prípravu programového obdobia 2014 – 2020 v sektore dopravy

V súvislosti s dodržaním princípu partnerstva pri plnení ex ante kondicionalít a príprave strategických dokumentov potrebných pre programové obdobie 2014 – 2020, bola MDVRR SR v auguste 2012 zriadená „Pracovná skupina pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 – 2020“.

Záštitu nad činnosťou pracovnej skupiny prevzal minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja. Úlohou pracovnej skupiny bolo spolupracovať s MDVRR SR pri príprave strategických dokumentov, nevyhnutných pre prístup k fondom EÚ v oblasti dopravy na Slovensku 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“,
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020,
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest na úrovni regiónov (Cestný regionálny Master Plán),
- Dopravný model SR.

Činnosť PS je upravená akčným plánom, štatútom a rokovacím poriadkom, v ktorých sú definované úlohy, pracovný harmonogram a určená zodpovednosť za spracovanie jednotlivých strategických dokumentov (resp. ich častí). V súlade s princípom partnerstva je PS zložená zo zástupcov relevantných ministerstiev, ekonomických a sociálnych partnerov, VÚC, samosprávy a mimovládnych organizácií.

Pre výkon parciálnych úloh boli pod PS zriadené technické pracovné skupiny, konkrétne:

- Technická pracovná skupina pre cestnú infraštruktúru,
- Technická pracovná skupina pre železničnú infraštruktúru,
- Technická pracovná skupina pre infraštruktúru leteckej dopravy,
- Technická pracovná skupina pre infraštruktúru vodnej dopravy,
- Technická pracovná skupina pre infraštruktúru intermodálnej dopravy,
- Technická pracovná skupina pre verejnú osobnú dopravu,
- Technická pracovná skupina pre Dopravný model SR.

Rozhodnutím ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja č. 54 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 SR 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.

Členmi riadiaceho výboru sú:

- Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (5 členovia, 4 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo financií Slovenskej republiky (2 členovia, 2 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo obrany Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),



- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky (2 členovia, 1 s hlasovacím právom),
- Úrad vlády Slovenskej republiky (1 člen),
- Úrad splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti (1 člen),
- Združenie samosprávnych krajov SK8 (1 člen),
- Združenie miest a obcí Slovenska (1 člen).

OPII bol spracovaný tak, aby jeho obsah bol v súlade s kľúčovými metodickými, strategickými a legislatívnymi dokumentmi, medzi ktoré patria najmä:

- Európa 2020 - Stratégia na zabezpečenie inteligentného a udržateľného rastu podporujúceho začlenenie, KOM (2010) 2020 v konečnom znení,
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom fonde námorného a rybného hospodárstva zahrnuté do spoločného strategického rámca a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1083/2006,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o osobitných ustanoveniach o Európskom fonde regionálneho rozvoja a ciele Investície pre rast a zamestnanosť, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1080/2006,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o Kohéznom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1084/2006,
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../2013 z 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.

Na úrovni národných strategických dokumentov Slovenska je OPII spracovaný v súlade s nasledujúcimi dokumentmi:

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR,
- Dopravná politika SR do roku 2015,
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020,
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (KURS 2011),
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 - 2016,
- Národný program reforiem Slovenskej republiky (na rok 2013),
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020),
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020,
- Návrh štruktúry operačných programov financovaných z Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 - 2020,

- Návrh základných princípov na prípravu Partnerskej dohody Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 - 2020,
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy,
- Ostatné národné, sektorové strategické materiály:
  - Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest z roku 2001,
  - Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest,
  - Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 - 2014,
  - Dlhodobý program rozvoja železničných ciest,
  - Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry,
  - Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (a jej aktualizácia),
  - Generálny program implementácie NAIADES v SR,
  - Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo,
  - Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región,
  - Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy,
  - Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou,
  - Národná stratégia pre širokopásmový prístup v SR.

### 2.1.2 Pracovná skupina pre zabezpečenie plnenia ex ante kondicionalít Rast v oblasti digitálnych služieb a Infraštruktúra prístupovej siete novej generácie

V súvislosti s plnením ex ante kondicionalít a prípravou podkladov pre OPII-IS v rámci tematického cieľa 2: „Zlepšenie prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenie ich využívania a kvality“ (oblasť informačná spoločnosť) 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, ktorá predstavovala základnú platformu pre uplatnenie inštitútu partnerstva v súlade s článkom 5 návrhu všeobecného nariadenia EÚ, boli do procesu prípravy podkladov pre OPII za oblasť informačná spoločnosť zapojení zástupcovia relevantných ministerstiev, samosprávy, akademickej obce, odborné a záujmové združenia vrátane zástupcu Centrálného koordinačného orgánu. Funkciu predsedu pracovnej skupiny zastával štátny tajomník I 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 OPII za oblasť informačná spoločnosť.

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 novom programovom období. 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.

## 2.2 Ex ante hodnotenie

V súlade s článkom 48 návrhu všeobecného nariadenia Európskeho parlamentu a Rady je cieľom ex ante hodnotenia zlepšiť kvalitu prípravy a vykonávania strategických dokumentov, ako aj zhodnotiť ich účinnosť a vplyv.

Hlavným cieľom ex ante hodnotenia OPII-D bolo posúdiť nasledovné rámcové oblasti:

1. stratégia operačného programu (vrátane nastavenia intervenčnej logiky a aplikovania princípu partnerstva),
2. merateľné ukazovatele, nastavenie systému monitorovania a hodnotenia (vrátane nastavenia systému riadenia OP),
3. konzistencia finančných alokácií,
4. príspevok k stratégii Európa 2020 a ostatným strategickým dokumentom,
5. splnenie požiadaviek strategického environmentálneho hodnotenia (nie vykonanie SEA procesu).

Ex ante hodnotenie OPII-D bolo vykonávané externým hodnotiteľom – *East Slovakian Innovation & Rural Development Agency (ESIRA), s.r.o.*, ktorý bol vybraný v súlade so zákonom č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Ex ante hodnotenie prebiehalo v mesiacoch jún až november 2013 a bolo financované zo zdrojov technickej pomoci v rámci Operačného programu Doprava 2007 – 2013.

Ex ante hodnotenie prebiehalo v troch základných etapách, ktorých výstupmi boli: 1. priebežná správa, 2. priebežná správa a záverečná správa. Na základe pripomienok externého hodnotiteľa uvedených v jednotlivých správach bol OPII-D priebežne upravovaný.

Hodnotiteľ v záverečnej správe o. i. konštatoval, že:

- ...

## 2.3 Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)

Posudzovanie vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie (SEA) je nástrojom pre vyhodnotenie možných predovšetkým negatívnych vplyvov pripravovaných a revidovaných strategických dokumentov na životné prostredie. Strategickými dokumentmi sú politiky, rozvojové koncepcie, plány a programy vrátane strategických dokumentov spolufinancovaných Európskou úniou, ako aj ich zmeny, dokumenty regionálneho rozvoja a územnoplánovacia dokumentácia.

Hlavným cieľom uplatňovania procesu SEA je prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategických dokumentov, so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja, a tým zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Proces odborného a verejného posudzovania vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie je zameraný na zistenie, opísanie a vyhodnotenie ich priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie. Súčasťou procesu posudzovania je porovnanie výhod a nevýhod návrhov strategických dokumentov z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie, vyhodnotenie variantných riešení vrátane porovnania nulového variantu. V procese posudzovania sa zároveň na základe identifikovaných a zhodnotených predpokladaných vplyvov určujú opatrenia na ich minimalizáciu, prípadne úplnú elimináciu. V rámci procesu posudzovania sa získa odborný podklad pre ďalší rozhodovací proces týkajúci sa prijatia alebo schválenia príslušného strategického dokumentu. Posudzovanie vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie zabezpečuje, aby environmentálne vplyvy vyplývajúce z realizácie strategických dokumentov boli zohľadnené počas ich prípravy a pred ich prijatím alebo schválením.

V súčasnosti má Slovenská republika proces environmentálneho posudzovania zakomponovaný v zákone č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z. z.“), ktorý vstúpil

do platnosti dňa 01.02.2006 a ktorý zabezpečuje úplnú zlučiteľnosť s právom EÚ a medzinárodnými dohovormi.

Za účelom zabezpečenia ochrany životného prostredia a prispenia k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategického dokumentu so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja bol OPII podrobený posudzovaniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. V rámci tohto procesu boli zisťované a vyhodnocované priame a nepriame vplyvy navrhovanej stratégie na životné prostredie.

V súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov na životné prostredie č. 24/2006 Z. z. bola externým hodnotiteľom vypracovaná „*Správa o hodnotení strategického dokumentu*“, v ktorej sa okrem iného konštatuje:

- ...

## 3 STRATEGICKÁ ČASŤ OP

Stratégia OP vychádza z výsledkov analýzy a prognózy vývoja sektoru, identifikovaných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja. Prioritné osi zodpovedajú potrebám identifikovaným v analýze a sú orientované v súlade so stratégiou ex ante kondicionalít na podporu faktorov rozvoja v oblasti dopravy a informatizácie spoločnosti.

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

#### 3.1.1 Doprava

Dopravná infraštruktúra predstavuje dôležitý faktor vo zvyšovaní konkurencieschopnosti, vytvára spojenie medzi regiónmi a centrálnymi trhmi EÚ, podmieňuje rozvoj cestovného ruchu, prílev zahraničných investícií, je neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov. Bez výkonného dopravného systému, ktorý umožní plne využívať vnútorný trh a globalizovaný obchod je ťažké koncipovať silný ekonomický rast, ktorý môže vytvoriť pracovné miesta a zvyšovať životnú úroveň obyvateľov.

##### 3.1.1.1 Ciele OPII-D

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 zlepšenie kvality dopravnej infraštruktúry, najmä železničnej a cestnej dopravy, s prihliadnutím 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 za účelom zvyšovania dostupnosti regiónov SR.

Návrh OPII plne zohľadňuje základné ciele stanovené v Národnom programe reforiem Slovenskej republiky (NPR)<sup>1</sup>. NPR bol vypracovaný na základe požiadavky Európskej rady, aby členské štáty identifikovali svoje najdôležitejšie makro-štruktúralne prekážky rastu a navrhli politiky na ich odstraňovanie s cieľom zabezpečiť vhodné podmienky pre udržateľný a vyvážený rozvoj a rast zamestnanosti. V dokumente sú stanovené tri základné ciele s kľúčovým významom pre rozvoj slovenskej ekonomiky, konkrétne:

- základná infraštruktúra,
- ľudské zdroje, zamestnanosť a sociálna inklúzia,
- veda, výskum a inovácie s dôrazom na zelený rast.

<sup>1</sup> Národný program reforiem Slovenskej republiky 2013 bol schválený UV SR č. 198 z 24. apríla 2013

Celkové zameranie OPII, jeho špecifické ciele a typy aktivít boli stanovené tak, aby podporovali naplnenie priorít stratégie Európa 2020. **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.**

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.

Na vnútroštátnej úrovni sú členské štáty preto vyzývané, aby zabezpečili mobilizáciu finančných nástrojov tvoriacich súčasť jednotnej stratégie financovania na koordinované vykonávanie projektov v oblasti infraštruktúry v rámci základnej siete EÚ, ktoré významne prispievajú k efektívnosti celého systému dopravy EÚ a zameriavali sa na mestský rozmer dopravy, ktorý výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií.

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

- 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 dostupnosť jednotlivých regiónov. Tým sa podporí prílev zahraničných investícií, vytvorí sa 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 znižovania časových a energetických strát a zvyšovania bezpečnosti, čo sa pozitívne premieta na oblasť 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 osobnej, ale aj nákladnej dopravy. Rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy je preto uskutočniteľný hlavne cestou jej modernizácie, a to najmä na hlavných medzinárodných koridoroch a vo veľkých aglomeráciách,
- na základe spracovanej analýzy potrieb bude z pozície MDVRR SR ako objednávateľa železničných výkonov v osobnej doprave nasledovať paralelný proces účelnej koordinácie autobusovej a železničnej regionálnej dopravy. Veľký potenciál v tejto súvislosti spočíva v sústredení limitovaných železničných výkonov v regionálnej osobnej doprave na trate, ktoré ležia v smere významného prepravného prúdu a majú konkurencieschopné parametre. Naopak tam, kde takýto potenciál nebude identifikovaný, resp. preprava cestujúcich by bola efektívnejšie zabezpečená prostredníctvom autobusovej dopravy, dôjde k prehodnoteniu rozsahu výkonov realizovaných železničnou dopravou,
- 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 vplyvajúcich 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 výstavbou a modernizáciou súvisiacej dopravnej infraštruktúry ponúknuť cestujúcej verejnosti dopravný systém spĺňajúci základné kvalitatívne parametre podporujúce efektívne zabezpečenie základnej dopravnej obsluhy vo vybraných aglomeráciách. Tento prístup vytvorí podmienky pre efektívne využívanie verejných prostriedkov alokovaných v štátnom rozpočte a rozpočte samosprávnych krajov pre zabezpečenie výkonov verejnej osobnej dopravy,
- zlepšením plavebných podmienok a dobudovaním a zmodernizovaním infraštruktúry verejných prístavov na Dunaji sa podnieti oživenie a ďalší rozvoj vodnej dopravy, vytvoria sa podmienky pre rast prepravných výkonov, prispeje sa k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti, pričom plánované aktivity budú mať priaznivý vplyv predovšetkým na celý priľahlý podunajský región. Zároveň podporou vodnej dopravy dôjde k rozvoju bezpečného a environmentálne priaznivého dopravného módu.

### 3.1.1.2 Prepojenie stratégie OPII s plnením stratégie Európa 2020 a medzinárodných strategických dokumentov definujúcich vývoj sektora doprava

#### Stratégia Európa 2020

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

- do roku 2020 znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 %, zvýšenie podielu obnoviteľných zdrojov na skladbe zdrojov v konečnej spotrebe energie EÚ na 20 % a zvýšenie energetickej účinnosti o 20 %. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 3, 4, a 5,
- zavedenie sieťových infraštruktúr pre elektrickú mobilitu, inteligentného riadenia premávky, lepšie logistiky, zníženie emisií CO<sub>2</sub> osobných vozidiel, v letectve a námornom odvetví. 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 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 a energetickú infraštruktúru. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 1, 2, 4, 5 a 6,
- zamerať sa na mestský rozmer dopravy, kde vzniká značná časť dopravného preťaženia a emisií. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritných osí 3 a 6.

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



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

Biela kniha zahŕňa 40 konkrétnych iniciatív pre vybudovanie konkurencieschopného dopravného systému v budúcom desaťročí. Hlavným a novým cieľom je zásadne znížiť závislosť Európy na dovážanej ropе 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:

- 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 prispievajú taktiež zdroje z nástroja CEF.
- do roku 2050 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,
- do roku 2030 dosiahnuť vo veľkých mestách zavedenie mestskej logistiky v podstate bez emisií CO<sub>2</sub>. K tomuto zámeru bude OPII nepriamo prispievať najmä plnením definovaných špecifických cieľov prioritnej osi 3,
- usilovať sa o zníženie počtu úmrtí v cestnej doprave do roku 2020 o polovicu a do roku 2050 takmer na nulu. K tomuto zámeru bude OPII prispievať najmä plnením špecifických cieľov prioritných osí 2 a 6.

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

##### Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

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, 2, 3, 4, 5 a 6.

##### Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Fáza I)

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 implementačný nástroj 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.



Strategický plán rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020

Strategický plán 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 implementačný nástroj 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 jednoduchšej verejnej osobnej dopravy,
- vízia infraštruktúry umožňujúcej prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy.

Tab. 1 Súhrnný prehľad zdôvodnenia výberu tematických cieľov a investičných priorít

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 transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)	SR disponuje nedobudovanou a technicky a kvalitatívne zastaranou infraštruktúrou, ktorá sa negatívnym spôsobom premieťa 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.
	7b) posilnenie regionálnej mobility prostredníctvom prepojenia sekundárnych a terciárnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T	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.
	7c) rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek	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.
	7d) rozvoj a obnova komplexného, interoperabilného železničného systému vysokej kvality	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).

### 3.1.2 Informatizácia spoločnosti

Rozvoj informačnej spoločnosti má ambíciu prispieť k nasledujúcim trom hlavným cieľom stratégie Európy 2020:

- Zvýšiť mieru zamestnanosti obyvateľstva vo veku 20-64 rokov zo súčasných 69 % na minimálne 75 % 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 EÚ aspoň o 20 miliónov podporou nástrojov pre eInklúziu, zlepšovaním IKT zručností populácie, reformou verejnej správy, ktorá zjednodušuje prístup k službám a motivuje všetky sociálne vrstvy k participácii;
- Zvýšenie energetickej efektívnosti o 20% pre EÚ 27 konsolidovaním informačných systémov a hardvérovej infraštruktúry do cloudových dátových centier.

Na dosiahnutie cieľov je potrebné adresovať národné a regionálne potreby Slovenska. 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. 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. 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. Dlhodobú nezamestnanosť mladých ľudí na Slovensku možno riešiť nielen prepojením vzdelávania s potrebami pracovného trhu, ale aj podporou nových kreatívnych pracovných miest pre mladých ľudí v malých a stredných podnikoch pracujúcich s najmodernejšími technológiami v oblasti IKT.

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 naplnenie spomínaných potrieb má v oblasti informatizácie 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. Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a infraštruktúru prístupovej siete novej generácie, ktorú vypracovalo MF SR definuje nasledujúce investičné priority a špecifické ciele, ktoré je vhodné podporiť v rámci OPII:

- Služby občanom a podnikateľom:
  - Rozvoj elektronických služieb;
  - Využívanie otvorených dát;
  - Podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike;
  - Podpora eInklúzie.
- Efektívna verejná správa:
  - Zavedenie inovačného centra eGovernmentu;
  - Podpora procesov efektívnej verejnej správy;
  - Zavedenie eGovernment cloudu;
  - Bezpečnosť
- Širokopásmové pripojenie:
  - Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia.

Tab. 2 Súhrnný prehľad zdôvodnenia výberu tematických cieľov a investičných priorít

Vybraný tematický cieľ	Vybrané investičné priority	Zdôvodnenie výberu
2 – Zlepšenie prístupu k informačným a komunikačným technológiám, ako aj ich využívania a kvality	2a) služby občanom a podnikateľom	Zámer rozvoja služieb je podporený príležitosťou, ktorú prinášajú nové technológie (sociálne siete, inteligentné mobilné zariadenia, otvorené a prelinkované dáta a podobne), stávajúce sa každodennou súčasťou života občanov a podnikateľov. Okrem nových služieb sa bude tiež pokračovať vo zvyšovaní sofistikovanosti služieb, keďže v rámci PO 2007 – 2013 budú elektronické služby verejnej správy implementované prevažne na transakčnej úrovni, avšak takéto riešenie nie je v mnohých prípadoch dostatočne komfortné, najmä vo vzťahu k vývoju možností informačných a komunikačných technológií. Dôraz bude kladený na možnosť komplexného riešenia životných situácií a proaktívne služby. V PO 2007 – 2013 v rámci realizácie OP IS boli identifikované projekty zamerané na rozvoj elektronických služieb v sume viac ako 300 mil. EUR nad rámec alokácie OP IS
	2b) efektívna verejná správa	Cieľom je reagovať na zámer na znižovanie rozpočtu inštitúcií verejnej správy, ako aj na potrebu poskytovať služby verejnej správy v oveľa vyššom štandarde. Na zefektívnenie chodu prevádzky informačných systémov sa vytvorí zdieľaná platforma. Systémy na manažovanie kvality pomôžu odhaliť priestor na zlepšenie poskytovania služieb.
	2c) širokopásmové pripojenie a siete novej generácie	Spoľahlivé a rýchle širokopásmové pripojenie je základným predpokladom pre fungovanie informačnej spoločnosti. Na Slovensku ešte stále nie je zabezpečené pokrytie celej populácie ani základným širokopásmovým pripojením, preto je nevyhnutné investovať do pokrytia týchto oblastí ako aj do územia, v ktorom nie je možné využiť spojenia aspoň 30 Mbit/s, ktorá je tiež požadovaná Digitálnou agendou.

## 3.2 Zdôvodnenie finančnej alokácie OP

### 3.2.1 Doprava

Na realizáciu projektov v rámci Operačného programu Doprava 2007 – 2013 bolo vyčlenených 3,16 mld. EUR, čo bolo najviac zo všetkých programov Národného strategického referenčného rámca SR 2007 – 2013. Obdobnú ambíciu – získať rozhodujúcu časť zdrojov na implementáciu rozvojových zámerov v oblasti dopravnej infraštruktúry a na podporu verejnej osobnej dopravy malo MDVRR SR aj pri negotáciách 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 medzinárodne záväzky, ktoré vyplývajú SR vo vzťahu k budovaniu TEN-T, ako aj všeobecný potenciál, ktorý sa investíciami do dopravnej infraštruktúry a služieb môže prejavovať na hospodárskom raste a raste zamestnanosti. Na základe analýzy potrieb spracovanej pri tvorbe OPII-D 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.

### 3.2.2 Informatizácia spoločnosti

Navrhovaná finančná alokácia pre PO 7 na úrovni 1 022 558 824 EUR 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 bola je určená na základe skúseností z predchádzajúceho programového obdobia 2007 až 2013.

Dá sa očakávať, že realizácia investícií v navrhovanom rozsahu pre investičné priority dokáže priniesť stanovené prínosy pre naplnenie tematického cieľa „Zlepšenie prístupu k informačným a komunikačným technológiám, ako aj ich využívania a kvality“ a v konečnom dôsledku priniesť udržateľný rad a pozitívny ekonomický dopad v dlhodobom horizonte.

Tab. 3 Prehľad investičnej stratégie programu

<i>Účelom tejto časti je synteticky preukázať súlad medzi identifikovanými potrebami a vybranými tematickými cieľmi a investičnými prioritami, ako aj navrhnutými špecifickými cieľmi a finančnou alokáciou. Súčasne poskytuje informácie o príspevku OP k stratégii Európa 2020. (Táto tabuľka je generovaná automaticky systémom SFC na základe informácií vložených v ďalších častiach OP).</i>							
<b>Prioritná os</b>	<b>Tematický cieľ</b> <i>[Vstup z opisu prioritnej osi]</i>	<b>Investičné priority</b> <i>[Vstup z opisu prioritnej osi]</i>	<b>Špecifické ciele zodpovedajúce investičným prioritám</b> <i>[Vstup z opisu prioritnej osi]</i>	<b>Špecifické ukazovatele výsledku programu zodpovedajúce špecifickému cieľu</b> <i>[Vstup z tabuliek ukazovateľov výsledku č. 3, 4 a 13]</i>	<b>Fond (špecifikujte fond: EFRR, KF, ESF)</b> <i>[Vstup z finančných tabuliek č. 18a – 18c]</i>	<b>Podpora EÚ – v EUR</b> <i>[Vstup z finančných tabuliek č. 18a – 18c]</i>	<b>Podiel celkovej podpory EÚ pre operačný program (podľa fondov)</b> <i>[Vstup z finančných tabuliek č. 18a – 18c]</i>
PO 1	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	IP 7a) – Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	PO 1-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy	Podiel železničnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy  Podiel železničnej dopravy na výkonoch osobnej dopravy	KF		
		IP 7c) – Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek	PO 1-ŠC 2: Zvýšenie ekologickej a energetickej efektívnosti dopravného systému SR	Nárast dĺžky elektrifikovaných železničných tratí v rámci SR	KF		
		IP 7d) – Rozvoj a obnova komplexného, interoperabilného železničného systému vysokej kvality	PO 1-ŠC 3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy	Úspora času	KF		
PO 2	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie	IP 7a) – Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru	PO 2-ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia a homogenizácia siete TEN-T	Úspora času	KF		

	prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	pomocou investícií do TEN-T	PO 2-ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	KF		
PO 3	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	IP 7c) – Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkoúhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek	PO 3-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov verejnej osobnej dopravy	Nárast počtu prepravených cestujúcich vo verejnej osobnej doprave	KF		
			PO 3-ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti VOD	Podiel obnovených vozidiel na celkovom vozovom parku dráhovej MHD (električky, trolejbusy)	KF		
PO 4	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	IP 7a) – Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T IP 7c) – Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkoúhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek	PO 4-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov vodnej dopravy prostredníctvom investícií do infraštruktúry	Podiel vodnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy	KF		
			PO 4-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov vodnej dopravy prostredníctvom investícií do infraštruktúry	Podiel vodnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy	KF		
PO 5	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	IP 7a) – Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T IP 7c) – Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkoúhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy,	PO 5-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy	Podiel železničnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy Podiel železničnej dopravy na výkonoch osobnej dopravy	EFRR		
			PO 5-ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti a energetickej efektívnosti dopravného systému SR	Nárast dĺžky elektrifikovaných železničných tratí v rámci SR	EFRR		

		prístavov a multimodálnych liniek					
		IP 7d) – Rozvoj a obnova komplexného, interoperabilného železničného systému vysokej kvality	PO 5-ŠC 3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy	Úspora času	EFRR		
PO 6	TC 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	IP 7a) – Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	PO 6-ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia medzi regiónmi	Úspora času	EFRR		
		IP 7b) – Posilnenie regionálnej mobility prostredníctvom prepojenia sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T	PO 6-ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti dopravy na cestách I. triedy	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	EFRR		
PO 7	TC 2 – Zlepšenie prístupu k informačným a komunikačným technológiám, ako aj ich využívania a kvality	IP 2a) – Služby občanom a podnikateľom	PO 7-ŠC 1: Rozvoj elektronických služieb	Celková spokojnosť občanov/podnikateľov so službami eGovernmentu Nárast používania služieb eGovernmentu	EFRR	300 000 000 €	
			PO 7-ŠC 2: Využívanie otvorených dát	Pomer dát verejnej správy, ktoré sú popísané pomocou metadát, na celkovom počte dát			
			PO 7-ŠC 3: Podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike	Predaj a nákup tovaru a služieb online Obrat z eCommerce			
			PO 7-ŠC 4: Podpora eInklúzie	Znevýhodnení jednotlivci používajúci internet Percento obyvateľstva s nepostačujúcimi IKT zručnosťami pre pracovný trh			
			PO 7-ŠC 5: Zavedenie inovačného centra eGovernmentu	Počet centrálne využitých podporných systémov vnútornej správy v rámci ISVS (ako služieb v cloude SaaS) Pomer inštitúcií verejnej správy, ktoré majú			
		IP 2b): Efektívna verejná správa					

				informačné prostredie popísané pomocou enterprise architektúry (centrálne zdieľané)			
			PO 7-ŠC 6: Podpora procesov efektívnej verejnej správy	Počet úloh vybavených úradom za jednotku času na jedného zamestnanca			
			PO 7-ŠC 7: Zavedenie eGovernment cloudu	Zníženie prevádzkových nákladov ISVS (pre povinné osoby) Zníženie spotreby energie (na jednotku výpočtového výkonu, transakciu apod.)			
			PO 7-ŠC 8: Bezpečnosť	Percento včas rozpoznaných a mitigovaných bezpečnostných incidentov v informačných systémoch verejnej správy			
		IP 2c) Širokopásmové pripojenie a siete novej generácie	PO 7-ŠC 9: Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN	Percento populácie, ktorá nikdy nepoužila internet Percento populácie využívajúce internet pravidelne	EFRR	100 000 000 €	
TP	nerelevantné	nerelevantné			EFRR	123 300 000 €	



## 4 OPIS PRIORITNÝCH OSI

### 4.1 Prioritné osi financované z Kohézneho fondu

#### 4.1.1 PRIORITNÁ OS 1: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE)

##### 4.1.1.1 Vysvetlenie vytvorenia prioritnej osi

Z evaluácie napĺňania cieľov stanovených v Bielej knihe za obdobie rokov 2000 – 2010 vyplýva, že z hľadiska prepravných výkonov v oblasti nákladnej prepravy patrí Slovensko ku krajinám s najvyšším nárastom podielu cestnej dopravy. Nárast podielu cestnej dopravy na realizácii prepravných výkonov nákladnej prepravy predstavuje v sledovanom období až 21,8 %. Súčasne s rastom podielu cestnej dopravy, zaznamenáva v podmienkach SR mód železničnej dopravy v rámci sledovaného obdobia kontinuálny pokles podielu na realizácii prepravných výkonov nákladnej prepravy (až o 19,7 %). Obdobný trend nárastu podielu cestnej dopravy na úkor environmentálne prijateľnejších módov dopravy je možné zaznamenať aj v rámci osobnej prepravy.

Stratégia rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 identifikovali ako hlavné obmedzujúce faktory tejto situácie na Slovensku najmä kapacitné a bezpečnostné obmedzenia železničnej infraštruktúry a nevhodné vybavenie vozového parku dopravcov, ktoré sa prejavujú v obmedzenej rýchlosti prepravy tovaru a osôb a v zníženej spoľahlivosti tohto prepravného módu.

Prioritná os vytvára predpoklady pre odstránenie vyššie uvedených obmedzujúcich faktorov, čím bude zabezpečené efektívnejšie využitie kapacity železničnej infraštruktúry, zrýchlenie prepravy osôb a tovaru, či zvýšenie jej bezpečnosti a spoľahlivosti. Realizáciou investičných priorít tejto prioritnej osi bude zabezpečené plnenie špecifických cieľov zameraných na zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy a na vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy tak, aby v horizonte roku 2020 mohla železničná doprava na Slovensku zaznamenať pozitívny vývoj podielu železničnej dopravy na celkových prepravných výkonoch osobnej a nákladnej prepravy. Stratégia prioritnej osi je navrhnutá tak, aby zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete prispievalo taktiež k znižovaniu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie.

Z hľadiska konkurencieschopnosti a finančnej udržateľnosti systému železničnej dopravy je vhodné upraviť rozsah dopravnej ponuky na železnici prepravnému dopytu. Ide o posilňovanie dopravy a skvalitňovanie infraštruktúry v perspektívnych oblastiach a naopak redukciu prevádzky, či dokonca infraštruktúry v oblastiach preukázateľne neperspektívnych.

##### 4.1.1.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

PO 1 je zameraná na podporu plnenia tematického cieľa 7 a investičných priorít 7a), 7c) a 7d):

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7a) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)**

##### Špecifické ciele:

PO1-ŠC1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy

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 tranzitnej 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, t. j. potenciálne vysoká obslužnosť územia, ponuka vysokých kapacít a dobrá nadväznosť železničnej siete ŽSR na sieť susedných štátov.

Tab. 4 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Podiel železničnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy	%	N/A	19,9	2012	> 20	RO	Ročne
2.	Podiel železničnej dopravy na výkonoch osobnej dopravy	%	N/A	6,8	2012	> 7	RO	Ročne

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7c) Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek**

### Špecifické ciele:

PO1-ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti a energetickej efektívnosti dopravného systému SR

Z pohľadu znižovania vplyvu dopravy na životné prostredie a dosiahnutia vyššej energetickej nezávislosti železnice na ropných produktoch je žiaducou súčasťou modernizácie elektrifikácia tratí. Elektrifikované trate ponúkajú vyššiu energetickú účinnosť, ekologickejšiu prevádzku železničnej dopravy, pretože nedochádza k produkcii splodín hnacími dráhovými vozidlami motorovej trakcie. Zároveň v prípade elektrifikovaných tratí je prostredie zaťažované nižšími hladinami hluku.

Ďalší nezanedbateľný význam elektrifikácie tratí s vyššou hustotou prevádzky vyplýva zo skutočnosti, že na sieti existuje viacero „stychných“ staníc tratí, kde sa (elektrické/motorové) rušne na nákladných aj osobných vlakoch prepraviajú. Elektrifikácia by mala za následok výrazné skrátenie cestovného času a obmedzenie neefektívneho posunu v staniciach. Skrátenie cestovného času je pritom jedným z faktorov, ktorý môže prispieť k prilákaní cestujúcich na železničnú dopravu.

Tab. 5 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Nárast dĺžky elektrifikovaných železničných tratí v rámci SR	%	N/A	44,06	2012	45,08	RO	Ročne

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7d) Rozvoj a obnova komplexného, interoperabilného železničného systému vysokej kvality**
**Špecifické ciele:**

PO1-ŠC 3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy

Existujúca železničná sieť nezodpovedá z hľadiska svojho rozsahu, rozsahu jednotlivých zariadení, ich kvalitatívnych parametrov a technickému stavu, súčasným ani budúcim potrebám železničnej dopravy. Z tohto dôvodu bude špecifický cieľ zameraný na modernizáciu, prípadne výstavbu nových traťových úsekov, tzn. zlepšenie konkurencieschopnosti železníc, resp. na racionalizáciu, kde realizáciou moderných technologických opatrení dôjde k úspore prevádzkových nákladov.

Jedným z hlavných nedostatkov železničnej siete je jej zastaranosť, nízka technická úroveň a nedostatočná interoperabilita. Intervencie v oblasti železničnej dopravy budú preto smerovať tiež k zavedeniu systému ERTMS na ucelených úsekoch na modernizovaných železničných tratiach, prednostne na tých, kde pre SR vyplývajú určité časové záväzky v zmysle Rozhodnutia Komisie č. 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia-zabezpečenia a návštenia transeurópskeho železničného systému. Cieľom je dosiahnutie interoperabilného železničného systému a tým aj odbúranie doterajších technických bariér, zabezpečenie plného využitia technických parametrov železničných tratí a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Tab. 6 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 3

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Úspora času	EUR	N/A	0	2013	N/A*	RO	Ročne

\* - hodnota bude stanovená po určení konečnej alokácie OPII a ustálení zoznamu projektov

**4.1.1.3 Aktivity, ktoré budú podporené v rámci investičnej priority**
**Skupiny oprávnených aktivít**
**Investičné priority: 7a), 7d)**

- modernizácia železničných tratí (realizácia aktivít zameraných na zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty vrátane priestorov využívaných službou železničnej polície Policajného zboru),
- zavádzanie interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky,
- zriadenie stálej služby pre oddelenia sprevádzania vlakov s celorepublikovou pôsobnosťou,
- zabezpečenie terénnych motorových vozidiel pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie mobilných zariadení na lustráciu pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie optických zariadení na rozpoznávanie objektov za zníženej viditeľnosti pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou,

- výstavba nových úsekov železničných tratí (v prípade, ak opodstatnenosť výstavby potvrdí relevantná štúdia uskutočniteľnosti),
- projektová príprava.

#### **Investičné priority: 7c)**

- elektrifikácia tratí,
- výstavba terminálov intermodálnej prepravy (v prípade, ak budú vytvorené vhodné trhové podmienky),
- projektová príprava.

#### **4.1.1.4 Opis typu a príklady aktivít**

Železničná doprava je chápaná ako nosný, hromadný a ekologický spôsob dopravy. Svojím charakterom je predurčená k preprave väčšieho množstva osôb a nákladu na dlhšie vzdialenosti. Ponúka kapacitnú a bezpečnú dopravu, ktorá je šetrná k životnému prostrediu. Aby bolo možné tieto jej prednosti využiť naplno, je potrebné vytvoriť podmienky pre konkurencieschopné postavenie železničnej dopravy voči ostatným dopravným módom, čo možno popri iných opatreniach dosiahnuť aj prostredníctvom zlepšovania jej parametrov, ich štandardizácii a vybavenosti železničných tratí.

Nevyhovujúci stav infraštruktúry železničnej dopravy SR je spojený s množstvom bodových a líniových obmedzení. K najčastejším a najzávažnejším patria obmedzenia najvyššej traťovej rýchlosti, nedostatočná vybavenosť a parametre z hľadiska interoperability a technický stav (zastaranosť) železničných zariadení. Tieto nedostatky bránia železničnej doprave jej širšiemu uplatneniu na dopravnom trhu a predstavujú reálne riziko úbytku tranzitných a vnútroštátnych prepráv tovaru a poklesu počtu cestujúcich v regionálnej aj diaľkovej preprave. Na základe údajov o del'be prepravnej práce (rok 2011) možno dôjsť k záveru, že v nákladnej doprave je podiel železničnej dopravy necelých 21 % prepravných výkonov pozemnej dopravy a v prípade osobnej dopravy je tento podiel iba 7 %.

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 osobnej, ako aj nákladnej dopravy. Rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy je preto uskutočniteľný hlavne cestou jej modernizácie, a to najmä na hlavných medzinárodných koridoroch a vo veľkých aglomeráciách.

**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, z hľadiska atraktivity pre jednotlivých zákazníkov (cestujúcich, prepravecov) aj s ohľadom na vývoj bezpečnostnej situácie vo vzťahu k ochrane verejného poriadku, ochrane majetku, života a zdravia.

**V nadväznosti na aktivity implementované v predchádzajúcich obdobiach, najväčšou investičnou prioritou ostáva aj naďalej modernizácia železničných tratí zaradených do transeurópskej dopravnej siete TEN-T** na parametre definované v dohodách AGC, AGTC, zvyšovanie traťových rýchlostí v úsekoch, kde je to vzhľadom na geografické podmienky možné na 160 km/h a zabezpečenie interoperability pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí v súlade s legislatívou EÚ (smernice o interoperabilite a technické špecifikácie interoperability). **Projekty modernizácie železničnej dopravnej infraštruktúry budú realizované na tých tratiach, ktoré majú rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility SR.**

Strategické ciele rozvoja železničnej infraštruktúry sú zamerané v prvom rade na modernizáciu koridorov zvýšením traťovej rýchlosti, úpravou staníc a zastávok, vybudovaním mimoúrovňových krížení železnice s pozemnými komunikáciami, sanáciou železničného spodku atď. Dodržanie zodpovedajúcich technických parametrov je dôležité pre osobnú aj nákladnú dopravu. V osobnej doprave je žiaduce najmä znižovanie cestovných časov, zavádzanie pravidelnosti a zvyšovanie spoľahlivosti železničnej dopravy. V nákladnej doprave ide predovšetkým o priestorové parametre

(prechodový prierez, trieda zaťaženia, normatív dĺžky vlakov). Modernizácia musí byť zameraná aj na zvýšenie ochrany majetku, života a zdravia.

K 31.12.2013 bolo z fondov EÚ na Slovensku zmodernizovaných takmer 110 km železničných tratí na koridore č. V (Bratislava Rača – Zlatovce) a 18,9 km na koridore č. VI (Žilina – Krásno nad Kysucou). Do konca programového obdobia 2007 – 2013 sa predpokladá ukončenie modernizácie ďalších úsekov železničných tratí (Zlatovce – Trenčianska Teplá – Beluša – Púchov) v celkovej dĺžke 41,22 km. Prioritou modernizačného úsilia v ďalšom období bude nadviazať na tieto stavby a zabezpečiť, aby došlo k zmodernizovaniu uceleného úseku Bratislava – Žilina. Prevádzkovaním tohto cca 200 km úseku rýchlosťou až 160 km/h sa významne zníži cestovný čas predovšetkým v osobnej doprave. Z časového hľadiska sa tým zlepši prepojenie regiónov v smere sever – juh a západ – východ.

Investície do železničnej infraštruktúry sú v porovnaní s investíciami do cestnej infraštruktúry podstatne menšie, čo súvisí najmä s dlhodobým úsilím SR dokončiť výstavbu základnej kostry siete diaľnic a rýchlostných ciest. V období rokov 2005 – 2011 boli priemerné ročné investície do cestnej infraštruktúry viac ako dvojnásobne vyššie než do železníc.

**Príležitosťou pre rozvoj železničnej siete je nielen modernizácia hlavných koridorov, ale aj rozvoj železničných tratí mimo siete TEN-T, na ktorých existujú vysoké prepravné záťaže alebo tam, kde existuje potenciál na ich budúce zvýšenie.** Táto oblasť bude spolufinancovaná z EFRR (pozri kap. 4.2.1). Modernizované, prípadne rekonštruované trate by mali disponovať perspektívou vysokého stupňa využitia v osobnej a/alebo nákladnej doprave. Železničná osobná doprava má veľký potenciál pre zvýšenie prepravy najmä v tých smeroch, kde cestovné časy dosahované železnicou budú kratšie, resp. porovnateľné s cestnou individuálnou alebo autobusovou dopravou.

Aj napriek pomerne nízkej nehodovosti na železnici je potrebné pokračovať v trende znižovania bezpečnostných rizík, a to pri vnútorných (technické zabezpečenie železničnej prevádzky), ako aj vonkajších rizikách (bezpečnostné riziká pre cestujúcich a iných užívateľov dopravy – napr. železničné priecestia, úrovňový prístup k nástupištiam). Bezpečnosť na železničných priecestiach je z hľadiska neustále stúpajúceho počtu cestných motorových vozidiel, a tým aj možnosti väčšieho počtu kolízií so železničnými vozidlami na nich, vážny celospoločenský problém. Vzhľadom na vysoký podiel nezabezpečených priecestí na železničnej sieti SR predstavujú železničné priecestia momentálne najrizikovejšiu oblasť z hľadiska bezpečnosti železničnej dopravy. Mnohé tieto nechránené železničné priecestia zároveň bránia na danom traťovom úseku zvyšovaniu traťovej rýchlosti. Riešením je realizácia mimoúrovňových križovaní železnice s cestnou infraštruktúrou, príp. inštalácia priecestných zabezpečovacích zariadení prioritne v úsekoch s nepriaznivými rozhládovými pomermi.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie patrí železničná doprava k environmentálne priaznivejším dopravným módom. Medzi hlavné negatívne vplyvy železničnej prevádzky na životné prostredie je možné zaradiť hluk a produkciu emisií. Z hľadiska ochrany obyvateľov pred hlukom možno realizovať na železničnej infraštruktúre pasívne opatrenia (protihlukové bariéry, protihlukové prvky v koľajisku), ktoré môžu byť doplnené aktívnymi opatreniami na železničných vozidlách. Produkciu emisií je v železničnej doprave možné riešiť elektrifikáciou tratí a obnovou vozového parku. Tým zároveň dochádza ku znižovaniu závislosti dopravného sektora na ropných produktoch, respektíve zvyšovaní energetickej nezávislosti využitím viacerých zdrojov energie.

Popri modernizácii železničných tratí je ďalšou príležitosťou pre rozvoj železničnej infraštruktúry a zvýšenie využitia jej kapacity rozvoj kombinovanej dopravy. To si vyžaduje vybudovanie dostatočne kapacitných kontajnerových terminálov pre pokrytie rastúcich objemov v tejto doprave a pripravenosť pre prípadný rast kontinentálnej dopravy s vyhlídkou 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. Prevádzkovaním terminálov by sa mohol zvýšiť podiel ekologicky a energeticky účinnejšej kombinovanej dopravy



na celkovom množstve prepravy tovaru v SR ako výsledok presunu časti medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy na systémy medzinárodnej intermodálnej dopravy.

Väčšina terminálov intermodálnej prepravy na území SR je technicky a technologicky zastaraných, nevyhovujú podmienkam vyplývajúcim z dohody AGTC a predpisov UIC, sú bez priameho prístupu na hlavné železničné trate a cestné komunikácie, orientované v rozhodujúcej miere len na prepravu a manipuláciu so zámorskými ISO kontajnermi. Umiestnené sú v intravilánoch miest s obmedzenými možnosťami ich ďalšieho technického a priestorového rozvoja.

V nadväznosti na aktivity vykonané v rámci programového obdobia 2007 – 2013 (spracovanie analýzy potenciálu kombinovanej dopravy, štúdiu rozmiestnenia základnej siete terminálov, projektovú prípravu a pod.) a najmä podmienok vyplývajúcich z *Rozhodnutia EK (2013) 4423 zo dňa 17.7.2013 o štátnej pomoci SA.34369 – 2013/C Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy*, bude zámerom MDVRR SR pokračovať v činnostiach smerujúcich k zabezpečeniu výstavby základnej siete terminálov na území SR. Zo záverov rozhodnutia Komisie vyplýva, že pre výstavbu terminálu intermodálnej prepravy v Žiline Tepličke boli splnené všetky podmienky a investičná pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom. Pre SR zároveň vyplynula požiadavka monitorovania terminálu a povinnosť po troch rokoch poskytnúť EK informácie o vplyvoch na subjekty pôsobiace na trhu. Toto monitorovanie má Komisiu umožniť prijatie rozhodnutia o nevyhnutnosti pomoci a jej účinku na hospodársku súťaž v prípade, že sa SR v budúcnosti rozhodne notifikovať pomoc aj pre ďalšie terminály. Na základe uvedeného 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.

#### Identifikácia hlavných cieľových skupín

- široká verejnosť

#### Cieľové územia

- NUTS 1

#### Typy prijímateľov

- Verejný sektor (Železnice Slovenskej republiky, Ministerstvo vnútra SR).

#### 4.1.1.5 Hlavné zásady výberu projektov

Výber a implementácia projektov OPII-D budú realizované na základe spracovanej stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy (ex-ante kondicionality). 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.

#### 4.1.1.6 Plánované použitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť využité na podporu implementácie vybraných aktivít, pri ktorých sa preukáže, že ich použitie prispeje k efektívnejšiemu využitiu finančných prostriedkov EÚ. Vhodnosť ich využitia bude stanovená na základe vykonania analýzy, ktorá umožní definovať aktivity, pre ktoré bude mať využitie týchto nástrojov preukázateľný prínos. Konkrétne využitie finančných nástrojov bude doplnené v priebehu implementácie programu po preukázaní ich vhodnosti a využiteľnosti k dosiahnutiu cieľov OPII.

#### 4.1.1.7 Plánované použitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v Prílohe 2. Grafické zobrazenie rozvoja železničnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadaných veľkých projektov je uvedené v Prílohe 3.

## 4.1.1.8 Ukazovatele výstupov (podľa investičnej priority)

Tab. 7 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7a)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	12 – Celková dĺžka rekonštruovanej alebo zrenovovanej železničnej trate	km	KF	N/A	71	RO OPII
2.	12a – Celková dĺžka rekonštruovanej alebo zrenovovanej železničnej trate TEN-T	km	KF	N/A	71	RO OPII

Tab. 8 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7c)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	Dĺžka elektrifikovaných železničných tratí	km	KF	N/A	4	RO OPII

Tab. 9 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7d)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	Dĺžka železničných tratí so zavedeným systémom ERTMS	km	KF	N/A	71	RO OPII

## 4.1.1.9 Výkonnostný rámec

Tab. 10 Rámec výkonnosti prioritnej osi

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
Suma uhradená prijímateľom	EUR	KF	N/A	40 % alokácie PO	100 % alokácie PO	RO OPII	Nižší vplyv externých faktorov, ktoré môžu ovplyvniť napr. certifikáciu výdavkov

## 4.1.1.10 Kategórie výdavkov

Tab. 11 Kategórie výdavkov

Rozmer 1 Oblasť výdavku		Rozmer 2 Forma financovania		Rozmer 3 Územie	
Kód	EUR	Kód	EUR	Kód	EUR
11	545 700 000	01	545 700 000	00	545 700 000

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

### 4.1.2.1 Vysvetlenie vytvorenia prioritnej osi

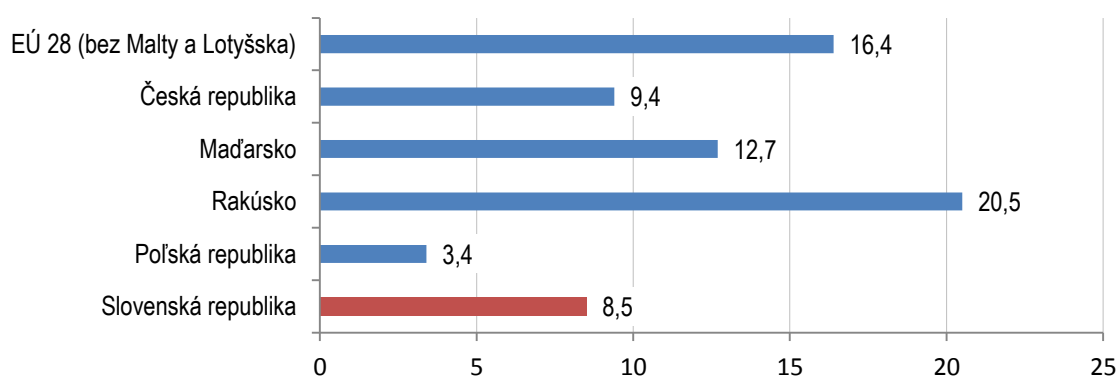
Cestná doprava zabezpečuje najvyšší podiel realizácie prepravných výkonov nákladnej a osobnej prepravy na Slovensku. V súčasnosti predstavuje tento podiel v rámci nákladnej dopravy až 75 % celkových prepravných výkonov. Je to najvýznamnejší prepravný mód z pohľadu zabezpečovania mobility obyvateľstva, prepravy tovaru, zabezpečenia rozvoja ekonomickej sily Slovenska a zabezpečenia medzinárodného obchodu SR s okolitými štátmi Európskej únie. Cieľom Slovenskej republiky je stabilizácia výkonov tohto módu prepravy a zamedzenie jeho nárastu na úkor ostatných ekologicky a environmentálne prijateľnejších prepravných módov.

V súvislosti s potrebou rozširovania siete diaľnic a rýchlostných ciest bola v Stratégii rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 určená vízia pre zabezpečenie modernej, kvalitnej, bezpečnej a efektívne fungujúcej dopravnej infraštruktúry, a to najmä v koridoroch transeurópskej dopravnej siete (TEN-T).

Budovanie kvalitnej cestnej infraštruktúry v trasách TEN-T má pre Slovenskú republiku, národné hospodárstvo, rozvoj konkurencieschopnosti krajiny a regiónov strategický význam nielen z hľadiska udržania previazanosti a dostupnosti Slovenska s krajinami členských štátov EÚ, ale aj z hľadiska jej ďalšieho rozvoja.

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

Graf. 1 Hustota diaľničnej siete k 1.1.2012 (km/tis. km<sup>2</sup>) – medzinárodné porovnanie



Je nevyhnutné v rámci všetkých krajín EÚ budovať rovnocennú dopravnú infraštruktúru, čo priaznivo ovplyvní prehĺbovanie cezhraničných dopravných vzťahov, medzinárodný trh práce a ekonomiku krajín.

Prioritná os vytvára predpoklady zabezpečenia budovania modernej, kvalitnej, bezpečnej a efektívne fungujúcej dopravnej infraštruktúry práve v trasách TEN-T koridorov. Realizáciou investičných priorít tejto prioritnej osi bude zabezpečené plnenie špecifických cieľov zameraných na zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy a zabezpečenie kvalitného cestného spojenia a homogenizácie cestnej siete TEN-T trasovanú územím Slovenska.

Stratégia prioritnej osi je navrhnutá tak, aby zvyšovanie kvalitatívnej úrovne cestnej siete nepriamo prispievalo k znižovaniu emisnej záťaže dopravy na obyvateľstvo a z pohľadu jeho mobility znižovalo dopravnú a časovú náročnosť prepravy medzi sídelnými centroidmi Slovenska a ich prepojení na okolité krajiny.



#### 4.1.2.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

PO 2 je zameraná na podporu plnenia tematického cieľa 7 a investičnej priority 7a):

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7a) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)**

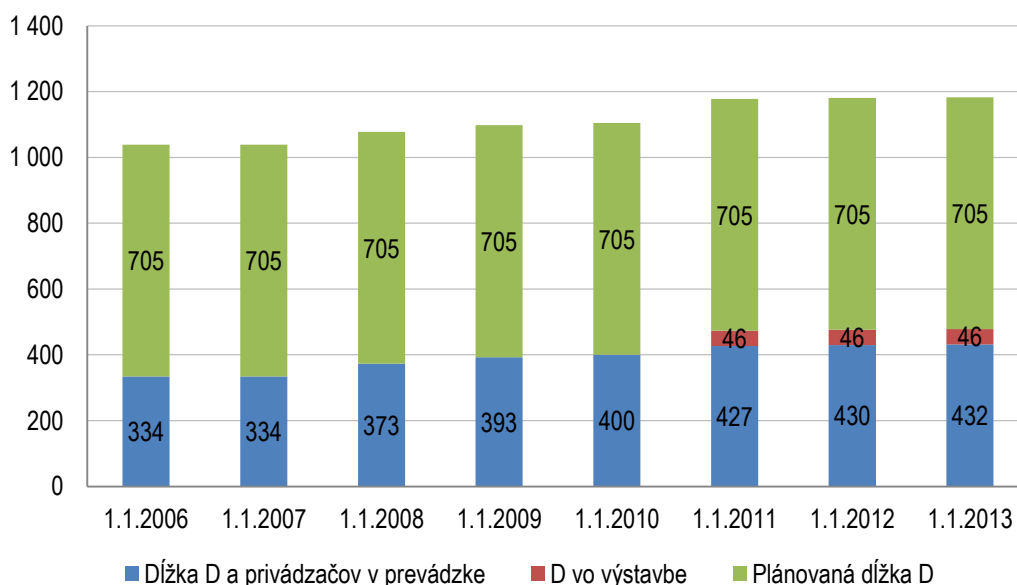
##### Špecifické ciele:

PO 2-ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia a homogenizácia siete TEN-T,

PO 2-ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy.

Diaľničná sieť SR, ktorej celková plánovaná dĺžka predstavuje 705 km, je definovaná ťahmi D1, D2, D3 a D4. Ku koncu roka 2012 bolo z plánovaného rozsahu v prevádzke necelých 62 % diaľnic. V celej dĺžke je sprevádzkovaná len diaľnica D2 (cca 80 km), ostatné diaľničné ťahy sú v rôznom štádiu dobudovanosti.

Graf. 2 Tempo výstavby diaľnic a diaľničných privádzačov od roku 2006



Na základe údajov uvedených v grafe predstavuje priemerný ročný prírastok diaľnic a diaľničných privádzačov od roku 2006 len 12,3 km. Po ukončení úsekov, ktoré sú vo výstavbe od roku 2011 sa tempo výstavby zvýši na 18 km/rok.

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 31.12.2012 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.

Cieľom diaľnic a rýchlostných ciest je zabezpečiť dopravné spojenia medzi dôležitými centrami štátneho, medzinárodného 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 napomôžu zvýšiť bezpečnosť premávky.**

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. Dopravné nehody v cestnej premávke a ich následky sú závažným celospoločenským problémom premietajúcim sa vo všetkých sférach ľudskej činnosti. Cieľom každej spoločnosti by tak malo byť znižovanie počtu a následkov dopravných nehôd.

**Dopravná nehodovosť v cestnej doprave je ovplyvňovaná predovšetkým ľudským faktorom, bezpečnosťou cestných vozidiel a kvalitou cestnej siete.** Z pohľadu 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. Na základe počtu usmrtených osôb je možné skonštatovať, že najbezpečnejšími cestami sú diaľnice, kde v roku 2011 došlo k usmrteniu účastníka cestnej premávky približne pri každej 50. nehode, nasledujú cesty II. triedy s úmrtím pri každej 25. nehode a cesty I. triedy, na ktorých zomrie človek približne pri každej 22. nehode.

Ako vyplýva z analýzy spracovanej k tejto problematike, vývojový trend nehodovosti na diaľniciach a rýchlostných cestách, v porovnaní s ostatnými druhmi pozemných komunikácií, nebol ovplyvnený ani rastom dopravných výkonov zaznamenaným v období rokov 2002 – 2011.

Tab. 12 Dopravné nehody podľa druhu komunikácie

Parameter/rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet DN na diaľnici	1 338	1 341	1517	1 439	848	746	405
<i>Počet usmrtených osôb</i>	19	15	19	13	9	13	<b>8</b>
Počet DN na cestách I. triedy	13 352	13 218	13 343	13 024	5 536	4 698	3 130
<i>Počet usmrtených osôb</i>	237	256	261	239	128	139	<b>141</b>
Počet DN na cestách II. triedy	5 877	5 658	5 967	5 893	2 717	2 254	1 541
<i>Počet usmrtených osôb</i>	106	101	119	108	62	67	<b>61</b>

Zdroj: Prezídium policajného zboru

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 kvalitatívnych parametrov prispôbená.** 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. Paralelne s výstavbou infraštruktúry bude potrebné vykonať aj opatrenia organizačno-legislatívneho charakteru (úprava sadzieb mýta, zákaz prejazdu nákladných vozidiel cestami nižšej triedy a pod.), prípadne riešiť dopravnú situáciu prostredníctvom mestských systémov riadenia premávky (pozri tiež PO 6).

Cestné komunikácie, ktoré budú uvoľnené sprevádzkovaním nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, najmä v mestách a obciach, môžu byť predmetom ďalších stavebno-technických úprav a zmien v organizácii individuálnej, ako aj verejnej osobnej (mestskej) dopravy so zameraním na upokojovanie dopravy. To môže mať výrazne pozitívny vplyv na znižovanie nehodovosti a zlepšovanie životných podmienok pre obyvateľov. V súlade s princípom subsidiarity by bolo vhodné, aby návrhy na realizáciu týchto opatrení (mäkké opatrenia (soft measures)) boli vypracované a implementované v rámci regionálnych, resp. mestských integrovaných územných stratégií.

Tab. 13 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Úspora času v cestnej doprave	EUR	N/A	0	2012	N/A*	RO	Ročne

\* - hodnota bude stanovená po určení konečnej alokácie OPII a ustálení zoznamu projektov

Tab. 14 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	Počet usmrtených /100 tis. obyvateľov	N/A	5,5	2012	< 5	RO	Ročne

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

##### Skupiny oprávnených aktivít

###### Investičná priorita: 7a)

- výstavba diaľnic (TEN-T CORE),
- výstavba rýchlostných ciest (TEN-T CORE),
- výstavba diaľničných privádzačov a privádzačov rýchlostných ciest,
- budovanie inteligentných dopravných systémov,
- zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy,
- výstavba ekoduktov na existujúcich diaľniciach a rýchlostných cestách (TEN-T CORE),
- projektová príprava,
- zavádzanie inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla.

#### 4.1.2.4 Opis typu a príklady aktivít

**Pokrok dosiahnutý pri budovaní dopravnej infraštruktúry zaostáva za dynamikou rozvoja ekonomiky a rastom prepravných nárokov a predstavuje významnú bariéru rastu a rozvoja zamestnanosti. Dopravná infraštruktúra tak nenaplní 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, z ktorých sú mnohé trasované intravilánom miest a obcí, nespĺňajú kapacitné, bezpečnostné a v dôsledku dlhodobého preťaženia ani kvalitatívne parametre.

Na základe výsledkov sektorovej analýzy, ktorá bola vypracovaná pri tvorbe Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, nosnú časť cestnej siete tvoria cesty I. triedy, na ktoré sa prenáša 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 20 %, resp. 13 % dopravných výkonov.

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 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 vplyva na stav cestných komunikácií nižšieho dopravného významu.

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

### Diaľnice

**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. Konkrétny zoznam úsekov, vrátane harmonogramu ich výstavby bol definovaný strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry. Dôležitým a pri niektorých úsekoch rozhodujúcim faktorom, ktorý podmieňuje jeho zaradenie do programu prípravy a výstavby je stav projektovej a predovšetkým majetkovoprávnej prípravy.

### Rýchlostné cesty

**V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom období 2014 – 2020 bude zo zdrojov KF preferovať príprava a výstavba úsekov ciest na R3 a R6.**

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. Konkrétny zoznam úsekov, vrátane harmonogramu ich výstavby bol definovaný strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry.

### Inteligentné dopravné systémy a bezpečnosť dopravnej prevádzky

Riešením pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a vysokej miery nehodovosti je zavádzanie inteligentných dopravných systémov. Inteligentné dopravné systémy otvárajú nové možnosti na dosiahnutie trvaloudržateľnej mobility a vytvárajú základné podmienky pre kvalitnú komunikačnú a informačnú spoločnosť. Zámerom EK je, aby sme 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. Prvý krok k vytvoreniu národného dopravného informačného centra (NDIC) bol vykonaný v roku 2012, keď Národná rada SR schválila zákon č. 317/2012 Z. z. o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Predmetom návrhu zákona je vytvoriť podmienky a zaviesť potrebné mechanizmy na podporu rozvoja služieb a aplikácií inteligentných dopravných systémov pre cestnú dopravu a ich prepojenie s inými druhmi dopravy. Systém zároveň umožní efektívne a účinne nastaviť plánovanie budovania dopravnej infraštruktúry v súlade s reálnymi dopravnými nárokmi na jednotlivých cestných úsekoch. Keďže budovanie a prevádzka týchto centier sú finančne náročné záležitosti, EÚ už deklarovala, že finančne podporí ich zavádzanie. Zámerom MDVRR SR je preto pripraviť projekt výstavby NDIC a predložiť ho na posúdenie EK.

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 a pod.). Tieto zariadenia nebudú slúžiť len pre reálny manažment dopravy, ale taktiež pre zber dát, plánovanie a optimalizáciu budúcich prepravných nárokov.

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 (tzv. zelené prechody (ekodukty)), výstavbou oplotenia v kritických úsekoch, skapacitnením exponovaných úsekov a pod.

Neoddeliteľnou súčasťou rozvoja kvalitnej dopravnej siete je aj zabezpečenie požadovanej úrovne **ochrany jej užívateľov** predovšetkým modernými technickými zariadeniami umožňujúcich kontrolu pravidiel cestnej premávky jej účastníkmi, ako aj prostriedkami na predchádzanie a riešenie vzniknutých nehôd v cestnej premávke. Cieľom je budovanie infraštruktúry bezpečnosti cestnej dopravy posilnením dostupnosti a škály služieb Policajného zboru a Hasičského a záchranného zboru (MV SR) v kontexte bezpečnosti dopravných systémov, posilnením intervenčnej kapacity vrátane špeciálneho vybavenia pre manažment nežiaducich udalostí na kritických dopravných uzloch, miestach s najvyšším počtom nehôd, pri tuneloch, mostoch a frekventovaných cestách.

S ohľadom na presadzovanie priority Európskej Komisie na roky 2011 až 2020 znížiť počet obetí cestnej premávky o polovicu v porovnaní s rokom 2010 a v súlade so Stratégiou zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 až 2020, ktorá zohľadňuje iniciatívy Bielej knihy v oblasti zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky, je popredným záujmom SR presadiť **fungovanie inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla za porušenie pravidiel cestnej premávky vodičom vozidla**. Rovnako ako pri zavádzaní inteligentných dopravných systémov, prvé opatrenie k zavedeniu objektívnej zodpovednosti bolo už vykonané, v júli 2012 nadobudol účinnosť zákon č. 68/2012 Z. z., ktorým bol uvedený inštitút zavedený do právneho systému SR. Vedľajší cieľ, ktorý realizovanie uvedeného inštitútu bude napĺňať, je zvyšovanie disciplinovanosti a ohľaduplnosti účastníkov cestnej premávky predovšetkým prostredníctvom vynútenia dodržiavania tých pravidiel cestnej premávky, v dôsledku nedodržania ktorých najčastejšie vznikajú dopravné nehody s následkami na životoch a zdraví; v súčinnosti s inteligentnými dopravnými systémami budú technické prostriedky zabezpečovať aj operatívne monitorovanie a riadenie cestnej premávky. Efektívnejšie, rýchlejšie a hospodárnejšie konanie o protiprávnom skutku jednoznačne svojou individuálnou i generálnou prevenciou prispeje k zvýšeniu bezpečnosti na cestách.

#### Identifikácia hlavných cieľových skupín

- široká verejnosť

#### Cieľové územia

- NUTS 1

#### Typy prijímateľov

- Verejný sektor (Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Slovenská správa ciest a Ministerstvo vnútra SR).

#### 4.1.2.5 Hlavné zásady výberu projektov

Výber a implementácia projektov OPII-D budú realizované na základe spracovanej stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy (ex-ante kondicionality). 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.

#### 4.1.2.6 Plánované použitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť využité na podporu implementácie vybraných aktivít, pri ktorých sa preukáže, že ich použitie prispeje k efektívnejšiemu využitiu finančných prostriedkov EÚ. Vhodnosť ich využitia bude stanovená na základe vykonania analýzy, ktorá umožní definovať aktivity, pre ktoré bude mať využitie týchto nástrojov preukázateľný prínos. Konkrétne využitie finančných nástrojov bude doplnené v priebehu implementácie programu po preukázaní ich vhodnosti a využiteľnosti k dosiahnutiu cieľov OPII.

#### 4.1.2.7 Plánované použitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov je uvedený v Prílohe 2. Grafické zobrazenie rozvoja cestnej infraštruktúry na Slovensku zabezpečené realizáciou zadaných veľkých projektov je uvedený v Prílohe 3.

#### 4.1.2.8 Ukazovatele výstupov (podľa investičnej priority)

Tab. 15 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7a)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	13 – Celková dĺžka nových ciest	km	KF	N/A	90	RO OPII
2.	13a – Celková dĺžka nových ciest v TEN-T	km	KF	N/A	90	RO OPII
3.	Počet vybudovaných ekoduktov na diaľniciach a rýchlostných cestách	km	KF	N/A	4	RO OPII
4.	Počet vybudovaných ucelených inteligentných dopravných systémov	km	KF	N/A	2	RO OPII
5.	Počet technických prostriedkov na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky	km	KF	N/A	N/A*	SORO MV SR

\* - hodnota bude stanovená po určení konečnej alokácie OPII a ustálení zoznamu projektov

#### 4.1.2.9 Výkonnostný rámec

Tab. 16 Rámec výkonnosti prioritnej osi

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
Suma uhradená prijímateľom	EUR	KF	N/A	40 % alokácie PO	100 % alokácie PO	RO OPII	Nižší vplyv externých faktorov, ktoré môžu ovplyvniť napr. certifikáciu výdavkov

#### 4.1.2.10 Kategórie výdavkov

Tab. 17 Kategórie výdavkov

Rozmer 1 Oblasť výdavku		Rozmer 2 Forma financovania		Rozmer 3 Územie	
Kód	EUR	Kód	EUR	Kód	EUR
11	1 164 500 000	01	1 164 500 000	00	1 164 500 000



### 4.1.3 PRIORITNÁ OS 3: VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA

#### 4.1.3.1 Vysvetlenie pre vytvorenie prioritnej osi

V súvislosti s neustále zvyšujúcimi sa prepravnými nárokmi obyvateľstva a rastom individuálnej automobilovej dopravy je nevyhnutné vykonávať zásadné systémové opatrenia na podporu rozvoja ekologických druhov dopravy. Veľké aglomerácie najviac trpia preťaženou dopravou, zlou kvalitou ovzdušia a vystavením hluku. Mestská doprava je zodpovedná približne za jednu štvrtinu emisií CO<sub>2</sub> z dopravy.

Práve z tohto dôvodu boli do stratégie OPII-D zadefinované aktivity súvisiace s podporou verejnej osobnej dopravy. Hlavnou víziou stratégie je zvrátiť doterajší nepriaznivý vývoj v deľbe prepravnej práce, a tým vytvoriť podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu. Pojem trvalo udržateľnej mobility je chápaný ako rentabilný a dostupný dopravný systém, ktorý uspokojuje dopravné potreby spoločnosti s ohľadom na životné prostredie, zdravie, bezpečnosť a možnosti ekonomiky a zabezpečuje jeho dlhodobú životaschopnosť.

Súčasný trend deľby prepravnej práce v rámci osobnej prepravy je na Slovensku značne v prospech individuálnej automobilovej prepravy. Individuálna automobilová preprava tvorila v roku 2011 v rámci SR až 77,3 % celkových výkonov osobnej dopravy. Cieľom MDVRR SR je dosiahnuť zníženie tohto pre životné prostredie negatívneho trendu a podnietiť investíciami prechod cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na environmentálne prijateľné módy verejnej osobnej dopravy. Negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie sú primárne spojené so spotrebou energií, čo má za následok produkciu CO<sub>2</sub>, znečistenie vzduchu a hluk. V rámci SR tvorí doprava až 20% celkovej produkcie CO<sub>2</sub> a 34% NO<sub>x</sub>.

Prioritná os vytvára predpoklady pre zvyšovanie atraktivity verejnej osobnej dopravy, a tým aj podmienky pre 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 vytváranie podmienok pre rast výkonov verejnej osobnej dopravy, ale zároveň sa prispeje k zvýšeniu ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti verejnej osobnej dopravy na Slovensku.

#### 4.1.3.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

PO 3 je zameraná na podporu plnenia tematického cieľa 7 a investičnej priority 7c):

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7c) Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek**

#### Špecifické ciele:

PO 3-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov verejnej osobnej dopravy,  
PO 3-ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti VOD.

Jednou z troch základných priorít stratégie Európa 2020 je udržateľný rast a podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje. Podľa tejto iniciatívy by Európa mala modernizovať celé odvetvie dopravy, zdroje využívať efektívne, spôsobom, ktorý podporí oddelenie hospodárskeho rastu od využívania zdrojov. Členské štáty by mali prejsť smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu, zvýšiť využívanie energie z obnoviteľných zdrojov a podporovať energetickú účinnosť.

Uvedené dva špecifické ciele sú zamerané na infraštruktúrne a prevádzkové aspekty spočívajúce vo zvýšení ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy a dostupnej a kvalitnej infraštruktúry.

Investície do verejnej osobnej dopravy – predovšetkým železničnej, električkovej a trolejbusovej dopravy by mali priniesť integrovanú dopravnú infraštruktúru optimalizovanú pre jednotlivé mestské aglomerácie a jej vhodnú organizáciu, ktorá bude prevádzkovaná novými modernými prostriedkami. Dopravné prostriedky sú jedným zo základných kameňov dopravného systému a predurčujú jeho kvalitatívne i kvantitatívne parametre. Zároveň predstavujú prvý kontakt cestujúcich s verejnou osobnou dopravou a preto môžu zásadným spôsobom ovplyvniť ich rozhodovanie pri výbere dopravného módu.

Modernizáciou a nasadením nových, energeticky úsporných vozidiel pre železničnú osobnú dopravu a MHD sa dosiahne nielen zvýšenie bezpečnosti prevádzky, 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 a modernému pohonu ušetriť významnú časť trakčnej energie v porovnaní so zastaranými vozidlami. Zároveň dôjde k zníženiu nákladov na opravy a údržbu, nakoľko nahradením starých vozidiel novými sa zníži poruchovosť vozidiel a predĺžia sa intervaly základnej preventívnej údržby vozidiel.

Tab. 18 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Nárast počtu prepravených cestujúcich vo verejnej osobnej doprave	%	N/A	100	2013	110	RO	Ročne

Tab. 19 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Podiel obnovených vozidiel na celkovom vozovom parku dráhovej MHD (električky, trolejbusy)	%	N/A	0	2013	N/A*	RO	Ročne

\* - hodnota bude stanovená po určení konečnej alokácie OPII a ustálení zoznamu projektov

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

##### Skupiny oprávnených aktivít

##### Investičná priorita: 7c)

- výstavba a modernizácia infraštruktúry pre integrované dopravné systémy,
- obnova mobilných prostriedkov mestskej hromadnej dopravy (dráhová doprava: nákup električiek a trolejbusov),
- obnova a modernizácia mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú osobnú prímestskú a regionálnu dopravu (nákup nových súprav, modernizácia existujúcich vozňov a hnacích dráhových vozidiel),
- vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku MHD,
- modernizácia a výstavba električkových tratí v Bratislave a Košiciach vrátane napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu,
- výstavba (rozširovanie siete) trolejbusových tratí vrátane napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu,
- výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť a komunikácie pre nemotorovú dopravu,
- výstavba záchytných parkovísk s väzbou na dráhovú verejnú hromadnú dopravu,
- projektová príprava.



#### 4.1.3.4 Opis typu a príklady aktivít

Za najvýznamnejšie slabé miesto verejnej osobnej dopravy na Slovensku je možné označiť absenciu funkčných integrovaných dopravných systémov, ktoré by boli infraštruktúrne aj prevádzkovo optimalizované pre príslušné aglomerácie. Dôvod je potrebné hľadať predovšetkým v nastavení systému objednávaní a organizácie dopravy a z toho vyplývajúceho spôsobu zabezpečenia výkonov vo verejnom záujme. V súčasnosti je objednávatelom výkonov v regionálnej železničnej doprave MDVRR SR, v prímestskej autobusovej doprave sú objednávatelmi VÚC a v mestskej hromadnej doprave mestá, pričom nie je zabezpečená vzájomná previazanosť a koordinácia jednotlivých dopravných módov. Železničná doprava má v súčasnosti dostatočnú kapacitu na uspokojenie zvýšených prepravných nárokov na celej sieti ŽSR. V regionálnej doprave však došlo k zrušeniu niektorých regionálnych spojov a k presunu cestujúcich na autobusovú dopravu.

Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej dopravy vo vzťahu k železničnej osobnej doprave je najmä nedostatočne udržiavaný, zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok vrátane prestupných bodov, nie vždy optimálne rozmiestnenie tarifných bodov neprispôsobených vývoju osídlenia v ostatnom čase, nízke 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. Súčasne vzrástli prevádzkové náklady aj z dôvodu potrebnej obnovy vozového parku. Absencia harmonizácie a integrácie regionálnej dopravy s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy vedie k vysokým prevádzkovým nákladom, pričom časť nákladov je vynakladaná na prepravu, ktorá je konkurenčná k osobnej železničnej doprave. Na koordináciu železničnej a autobusovej dopravy chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a prvky integrácie dopravných systémov.

V autobusovej doprave je nedostatkom okrem nevhodnej organizácie najmä nízka úroveň kvality zastávok, nízky rozsah doplnkových služieb a absencia infraštruktúry – parkovísk pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre bicykle a motocykle, ako aj absentujúca nadväzná infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy (napr. cyklotrasy, cyklistické chodníky). Podpora cyklistickej a pešej dopravy by sa mala stať neoddeliteľnou súčasťou plánovania infraštruktúry a mestskej mobility.

V MHD je najväčším problémom podfinancovanosť mestských dopravných podnikov a z nej vyplývajúci zlý stav koľajového zvršku električkových tratí, trolejbusových dráh a meniarí, 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.

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 a zastaraná infraštruktúra zázemia cestujúcej verejnosti.

**Víziou stratégie rozvoja verejnej osobnej dopravy je zvrátiť doterajší nepriaznivý vývoj v del'be prepravnej práce a vhodnejšou organizáciou a integráciou vytvoriť podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu.**

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 a obnovu a modernizáciu mobilných prostriedkov.**

Projekty obnovy mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú osobnú prímestskú, regionálnu a medziregionálnu dopravu na elektrifikovaných a neelektrifikovaných tratiach, implementované v rokoch 2009 – 2013 a 2013 – 2015, je možné prezentovať ako príklady dobrej praxe, nakoľko prispeli k výraznému zvýšeniu kvality v tomto segmente. Taktiež prispievajú k znižovaniu spotreby prevádzkových hmôt a energetickej náročnosti. Vozidlá sú prevádzkované na tratiach slúžiacich

každodenným potrebám, pričom na základe vykonaného prieskumu, sú cestujúcou verejnosťou vnímané vysoko pozitívne.

Obdobný model preto plánuje MDVRR SR v spolupráci s relevantnými partnermi aplikovať aj pri prevádzkovaní MHD. Obnovou dráhových mobilných prostriedkov (električiek, trolejbusov) v kombinácii s výstavbou a modernizáciou súvisiacej dopravnej infraštruktúry bude snahou stimulovať rast výkonov verejnej osobnej dopravy v mestských aglomeráciách.

Keďže MHD je na Slovensku realizovaná rôznymi formami, najmä z pohľadu poskytovaných typov dopravy, organizačného zabezpečenia objednávaní výkonov a zdrojov financovania, MDVRR SR plánuje zakomponovať do systému čerpania 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.

**Podpora potenciálnych projektov bude podmienená existenciou komplexného strategického plánu rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v jednotlivých mestách, čím sa sleduje vhodnosť dopravného riešenia, ekonomická opodstatnenosť a trvalá udržateľnosť jednotlivých projektov, ako i mestskej hromadnej dopravy ako celku.**

Opatrenia týkajúce sa služieb vo verejnom záujme budú následne implementované v súlade s nariadením 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.

**Predpokladá sa, že zo zdrojov OPII budú implementované predovšetkým veľké projekty spolufinancované z Kohézneho fondu s rozhodujúcim a systémovým vplyvom na fungovanie verejnej osobnej dopravy na Slovensku. Zo zdrojov Integrovaného ROP, prostredníctvom vypracovaných „integrovanej stratégie“, bude možné spolufinancovať realizáciu opatrení na ekologizáciu dopravy, opatrení zameraných na previazanosť nosnej dráhovej dopravy na doplnkovú autobusovú dopravu, investičné akcie menšieho rozsahu, podporu zavádzania jednotných tarifných systémov a sústav cestovných dokladov, budovanie dispečerských centier, realizáciu opatrení na upokojuvanie dopravy, podporu cyklistickej infraštruktúry a pod.**

#### Identifikácia hlavných cieľových skupín

- široká verejnosť

#### Cieľové územia

- NUTS 1

#### Typy prijímateľov

- verejný sektor (mestá: Bratislava, Košice, Prešov, Žilina a Banská Bystrica),
- dopravné podniky so 100 % účasťou mesta,
- Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.,
- Železnice Slovenskej republiky.

#### 4.1.3.5 Hlavné zásady výberu projektov

Výber a implementácia projektov OPII-D budú realizované na základe spracovanej stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy (ex-ante kondicionality). 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.

#### 4.1.3.6 Plánované použitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť využité na podporu implementácie vybraných aktivít, pri ktorých sa preukáže, že ich použitie prispeje k efektívnejšiemu využitiu finančných prostriedkov EÚ. Vhodnosť ich využitia bude stanovená na základe vykonania analýzy, ktorá umožní definovať aktivity, pre ktoré

bude mať využitie týchto nástrojov preukázateľný prínos. Konkrétne využitie finančných nástrojov bude doplnené v priebehu implementácie programu po preukázaní ich vhodnosti a využiteľnosti k dosiahnutiu cieľov OPII.

#### 4.1.3.7 Plánované použitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie zo zdrojov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v Prílohe 2.

#### 4.1.3.8 Ukazovatele výstupov (podľa investičnej priority)

Tab. 20 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7c)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	15 – Celková dĺžka nových alebo zlepšených tratí električky a metra	km	KF	N/A	41,3	RO OPII
2.	Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy	počet	KF	N/A	7	RO OPII
3.	Počet obnovených mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy)	počet	KF	N/A	120	RO OPII
4.	Počet obnovených mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú verejnú osobnú dopravu	počet	KF	N/A	35	RO OPII

#### 4.1.3.9 Výkonnostný rámec

Tab. 21 Rámec výkonnosti prioritnej osi

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
Suma uhradená prijímateľom	EUR	KF	N/A	40 % alokácie PO	100 % alokácie PO	RO OPII	Nižší vplyv externých faktorov, ktoré môžu ovplyvniť napr. certifikáciu výdavkov

#### 4.1.3.10 Kategórie výdavkov

Tab. 22 Kategórie výdavkov

Rozmer 1 Oblasť výdavku		Rozmer 2 Forma financovania		Rozmer 3 Územie	
Kód	EUR	Kód	EUR	Kód	EUR
11	502 350 000	01	502 350 000	00	N/A
				01	N/A

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

##### 4.1.4.1 Vysvetlenie pre vytvorenie prioritnej osi

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 %<sup>2</sup>. V oblasti osobnej prepravy predstavuje v podmienkach SR vodná (lodná) doprava z pohľadu prepravných výkonov len doplnkový charakter k ostatným prepravným módom.

Vzhľadom na svoje výhody patrí vodná doprava medzi najperspektívnejšie spôsoby presúvania tovarov. Patrí medzi najlacnejšie módy v prepočte na prepravovanú jednotku a má preukázateľne najnižšie dosahy na životné prostredie. Na druhej strane, je najpomalšia a takmer vylučuje presné plánovanie dodávok, či dokonca zaradenie do niektorého zo systémov riadeného doručovania typu just-in-time. Preto je potrebné hľadať optimálny spôsob jej využívania v rámci sústavy SR.

Keďže vodná doprava nebola zatiaľ predmetom podpory z fondov EÚ, hlavným cieľom MDVRR SR pri vytváraní prioritnej osi bolo vytvoriť priestor pre poskytnutie finančných zdrojov aj tomuto sektoru - pre jeho oživenie a ďalší rozvoj. Ako ďalšie dôvody je možné uviesť stagnujúci vývoj prepravných výkonov vodnej dopravy, príležitosť na zmenu deľby práce, či zámer podporiť rozvoj určitých špecifických regiónov (napr. podunajská oblasť). V rámci vodnej dopravy je prioritou zamerať sa na podporu vodnej dopravy ako celku, nakoľko v posledných dvoch desaťročiach bola zo strany štátu podporovaná len v minimálnom rozsahu. Realizáciou investičných priorít bude v rámci tejto prioritnej osi stimulovaný presun výkonov z environmentálne najmenej vhodného módu cestnej dopravy na vodnú dopravu, a to najmä formou modernizácie a dobudovania infraštruktúry vodnej dopravy. Práve potrebu zabezpečenia modernej, bezpečnej a integrovanej infraštruktúry identifikoval „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ ako kľúčový faktor podpory rozvoja vodnej dopravy na Slovensku, ktorý môže generovať zvýšenie využívania tohto módu.

Realizácii konkrétnych investičných akcií v PO 4 by mal predchádzať plnohodnotný prípravný proces jednotlivých opatrení, ktorý identifikuje ich rozvojový potenciál a potvrdí ekonomickú opodstatnenosť a udržateľnosť.

##### 4.1.4.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

PO 4 je zameraná na podporu tematického cieľa 7 a investičných priorít 7a) a 7c):

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7a) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)**

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7c) Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek**

##### Špecifické ciele:

PO 4-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov vodnej dopravy prostredníctvom investícií do infraštruktúry

Základom infraštruktúry vodnej dopravy na území SR sú sledované vodné cesty riek Dunaj a Váh. 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

<sup>2</sup>[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](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)

vzhľadom na nízku pripravenosť projektov vodnej dopravy bude prioritou v ďalšom období kladená výlučne na rozvoj Dunajskej vodnej cesty a verejného prístavu Bratislava.

Úsek Dunaja prechádzajúci územím SR má približne 170 km. Keďže rieka Dunaj je v podstate hraničnou riekou a neprechádza vnútrozemím SR je využívaná v prevažnej miere na medzinárodnú prepravu. Napriek tomu, že ponúka medzinárodnú vodnú cestu vyššej kategórie, nie je doteraz dobudovaná tak, aby celoročne poskytovala dopravcom uspokojivé plavebné podmienky. Na slovenskom úseku je viacero kritických miest, ktoré je potrebné upraviť, prípadne dobudovať.

Vnútrozemska vodná doprava plní dôležitú úlohu predovšetkým pri preprave tovaru a ako súčasť intermodálnych dopravných sústav sa podieľa na plnení cieľov dopravnej politiky EÚ zameraných na znižovanie environmentálnej záťaže plynúcich z neustále rastúcich dopravných požiadaviek.

MDVRR SR preto od intervencií smerovaných do infraštruktúry vodnej dopravy prioritne očakáva zlepšenie podmienok splavnosti Dunajskej vodnej cesty, zlepšenie existujúcich služieb poskytovaných vo verejných prístavoch, resp. rozšírenie ich ponuky. Dobudovanie infraštruktúry vodných ciest a prístavov bude podporené aj uplatnením riečnych informačných systémov, ktoré umožnia dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej infraštruktúry, zvýšenie bezpečnosti a zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Rozvoj a modernizácia vodných ciest a verejných prístavov majú potenciál v značnej miere prispieť k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti, ako aj k samotnej podpore hospodárskeho rastu SR, nakoľko iba vybudovaná infraštruktúra zabezpečujúca požadované parametre plavebnej dráhy vodnej cesty počas celého roka je zárukou konkurencieschopnosti a rozvoja vodnej dopravy a jej začlenenia do dopravných reťazcov prostredníctvom vybavených a fungujúcich prístavov, resp. intermodálnych terminálov. Uvedené bude mať priaznivý vplyv na celý priľahlý podunajský región.

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.

Tab. 23 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Podiel vodnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy	%	N/A	2,7	2011	> 5	RO	Ročne

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

##### Skupiny oprávnených aktivít

##### Investičná priorita: 7a), 7c)

- zlepšenie splavnosti Dunajskej vodnej cesty,
- modernizácia a výstavba verejných prístavov (TEN-T CORE),
- zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky,
- predinvestičná a projektová príprava.



#### 4.1.4.4 Opis typu a príklady aktivít

Aj napriek rozsiahlej riečnej sieti má Slovensko v súčasnosti obmedzený potenciál vodnej dopravy. Nákladná lodná doprava je na území SR využívaná len v malom rozsahu a jej ročné výkony sú závislé predovšetkým od vhodných podmienok pre plavbu. Nezaručené a obmedzené plavebné podmienky, ako aj nespoľahlivé dodacie termíny prepravy sú príčinou uprednostňovania iných druhov nákladnej dopravy, hlavne cestnej a železničnej nákladnej dopravy.

Slabá konkurencieschopnosť vnútrozemskej vodnej dopravy je mimo iného ovplyvnená aj nedobudovanosťou vodných ciest, technickým stavom prístavnej infraštruktúry, nízkym počtom splavných tokov na území SR a obmedzenou splavnosťou Dunaja s priemernou využiteľnosťou ponoru plavidiel 19 dm po dobu 60 % celoročnej plavebnej prevádzky. Dunajská vodná cesta je kanálom Dunaj – Mohan – Rýn prepojená od Čierneho mora so Severným morom. Tým je vytvorená súvislá vodná cesta s dĺžkou cca 3 500 km, ktorá je pre SR bránou na interkontinentálne a európske trhy. Potenciál Vážskej vodnej cesty nemôže byť využívaný pre absenciu minimálnych podmienok pre plavbu v úseku Komárno – Selice. To je spôsobené nedobudovaním Vodného diela Nagymaros, resp. nevybudovaním náhradného riešenia.

Zlepšenie splavnosti vodných tokov si vyžaduje zlepšovanie plavebných parametrov vodných ciest predovšetkým na úseku vodnej cesty Dunaja od riečného kilometra km 1811,000 po riečny km 1708,200 (Sap – ústie rieky Ipeľ do Dunaja) a v úseku medzi Bratislavou a ústím rieky Moravy, na Vážskej vodnej ceste v úseku Komárno – Hlohovec a následne až po Žilinu a riešením poruchovosti a prevádzkovej spoľahlivosti plavebných komôr vodného diela Gabčíkovo.

**Modernizáciou a rozvojom jestvujúcich vodných ciest a ich súčastí sa dosiahnu požadované dopravné kritériá, odstránia úzke miesta (plavebné prekážky) pre dosiahnutie parametrov plavebnej dráhy, ktoré sú pre SR záväzné a zabezpečia garantované podmienky pre plavbu na vodných cestách.**

**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.** Dané 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.

**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.

Rozvoj a modernizácia vodných ciest a verejných prístavov v značnej miere prispievajú k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti, nakoľko iba vybudovaná infraštruktúra zabezpečujúca požadované parametre plavebnej dráhy vodnej cesty počas celého roka je zárukou konkurencieschopnosti a rozvoja vodnej dopravy a jej začlenenia do dopravných reťazcov prostredníctvom prístavov, resp. intermodálnych terminálov. Tento stav je možné docieľiť len za predpokladu podpory vodnej dopravy, tak ako je to v prípade cestnej a železničnej dopravy.

#### Identifikácia hlavných cieľových skupín

- široká verejnosť, prepravcovia a dopravcovia pôsobiaci v oblasti vodnej dopravy

#### Cieľové územia

- NUTS 1

#### Typy prijímateľov

- Verejný sektor (Agentúra rozvoja vodnej dopravy, Verejné prístavy, a. s.).

#### 4.1.4.5 Hlavné zásady výberu projektov

Výber a implementácia projektov OPII-D budú realizované na základe spracovanej stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy (ex-ante kondicionality). Vzhľadom na špecifické postavenie MDVRR SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám budú jednotliví prijímatelia stanovení vopred a písomnými vyzvami (pre stanovené oblasti) žiadaní o predkladanie projektových žiadostí.

#### 4.1.4.6 Plánované použitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť využité na podporu implementácie vybraných aktivít, pri ktorých sa preukáže, že ich použitie prispeje k efektívnejšiemu využitiu finančných prostriedkov EÚ. Vhodnosť ich využitia bude stanovená na základe vykonania analýzy, ktorá umožní definovať aktivity, pre ktoré bude mať využitie týchto nástrojov preukázateľný prínos. Konkrétne využitie finančných nástrojov bude doplnené v priebehu implementácie programu po preukázaní ich vhodnosti a využiteľnosti k dosiahnutiu cieľov OPII.

#### 4.1.4.7 Plánované použitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie z prostriedkov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v Prílohe 2.

#### 4.1.4.8 Ukazovatele výstupov (podľa investičnej priority)

Tab. 24 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu investičnej priority 7c)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	16 – Celková dĺžka zlepšených alebo nových vodných ciest	km	KF	N/A	18,26	RO OPII
2.	Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T	počet	KF	N/A	2	RO OPII

#### 4.1.4.9 Výkonnostný rámec

Tab. 25 Rámec výkonnosti prioritnej osi

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
Suma uhradená prijímateľom	EUR	KF	N/A	10 % alokácie PO	100 % alokácie PO	RO OPII	Nižší vplyv externých faktorov, ktoré môžu ovplyvniť napr. certifikáciu výdavkov

Tab. 26 Kategórie výdavkov

Rozmer 1 Oblasť výdavku		Rozmer 2 Forma financovania		Rozmer 3 Územie	
Kód	EUR	Kód	EUR	Kód	EUR
11	116 450 000	01	116 450 000	00	116 450 000

## 4.2 Prioritné osi financované z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

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

#### 4.2.1.1 Vysvetlenie pre vytvorenie prioritnej osi

Vytvorením tejto prioritnej osi deklaruje MDVRR SR záujem budovať na území SR kvalitný, nákladovo efektívny a interoperabilný železničný systém, ktorý bude schopný reagovať na skutočné potreby osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Investície realizované zo zdrojov EFRR budú komplementárne nadväzovať na aktivity spolufinancované z Kohézneho fondu prostredníctvom Prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T) a Prioritnej osi 3 – Verejná osobná doprava.

Demarkačné línie medzi fondmi sú jasne stanovené. Zo zdrojov PO 5 budú prioritne odstraňované kľúčové prekážky na národnej sieti ŽSR mimo TEN-T CORE. PO 5 sa tak zameriava na odstránenie tých prekážok, ktoré spôsobujú permanentné obmedzenia rýchlosti, kapacity, sú prekážkou bezpečnej prepravy alebo ich realizácia je nevyhnutná pre dosiahnutie cieľov v širšom kontexte – pre zapojenie do IDS, vedú k optimalizácii prevádzkovania regionálnej a prímestskej dopravy, môžu prispieť k zvýšeniu využiteľnosti a možností nasadenia nových vlakových súprav a pod.

#### 4.2.1.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

PO 5 je zameraná na podporu plnenia tematického cieľa 7 a investičných priorít 7a), 7c) a 7d):

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7a) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)**

#### Špecifické ciele:

PO 5-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy

Ako už bolo spomenuté, stratégia PO 5 bola navrhnutá tak, aby komplementárne dopĺňala aktivity spolufinancované z Kohézneho fondu. Tie sice predstavujú nosnú časť intervencií do železničného sektora, avšak z pohľadu budovania uceleného systému sú nemenej dôležité aj ostatné trate – zaradené do súhrnnej siete TEN-T, ako aj mimo nej. MDVRR SR preto od realizácie projektov v tejto oblasti očakáva, že významne prispedia k vytváraniu podmienok umožňujúcich rast výkonov taktiež v medziregionálnej a regionálnej železničnej doprave.

Zaostávanie v rozvoji železničnej infraštruktúry môže predstavovať významné riziká vo forme poklesu prepráv cestujúcich a tovaru vo vnútroštátnej aj tranzitnej 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 s ponukou vysokých kapacít a dobrou nadväznosťou železničnej siete ŽSR na sieť susedných štátov.

Tab. 27 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Podiel železničnej dopravy na výkonoch nákladnej dopravy	%	<i>Menej rozvinuté</i>	19,9	2012	> 20	RO	Ročne
2.	Podiel železničnej dopravy na výkonoch osobnej dopravy	%	<i>Menej rozvinuté</i>	6,8	2012	> 7	RO	Ročne



**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7c) Rozvoj ekologicky priaznivých a nízkouhlíkových dopravných systémov a podpora udržateľnej mestskej mobility, vrátane vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych liniek**

**Špecifické ciele:**

PO 5-ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti a energetickej efektívnosti dopravného systému SR

S cieľom znižovať vplyv železničnej dopravy na životné prostredie a dosiahnutie vyššej energetickej nezávislosti železnice na ropných produktoch je žiaducou súčasťou modernizácie aj elektrifikácia tratí. Elektrifikované trate ponúkajú vyššiu energetickú účinnosť a ekologickejšiu prevádzku železničnej dopravy, pretože nedochádza k produkcii splodín hnacími dráhovými vozidlami motorovej trakcie. Zároveň v prípade elektrifikovaných tratí je prostredie zaťažované nižšími hladinami hluku.

Ďalší nezanedbateľný význam elektrifikácie tratí s vyššou hustotou prevádzky na Slovensku spočíva v tom, že existuje viacero „styčných“ staníc tratí, kde sa (elektrické/motorové) rušne na nákladných aj osobných vlakoch prepriahajú, a elektrifikácia tratí by mala za následok výraznejšie skrátenie cestovného času a obmedzenie neefektívneho posunu v staniach. Skrátenie cestovného času je jedným z faktorov, ktorý môže prispieť k prilákaní cestujúcich na železničnú dopravu.

Vzhľadom na súčasný technický stav pracovísk technicko-hygienickej údržby (THÚ) a environmentálne záväzky SR je potrebné prakticky všetky pracoviská zmodernizovať, odstrániť staré environmentálne záťaž a vybudovať príslušnú infraštruktúru pre opravu a údržbu vozidiel, ktorej významným efektom bude zároveň zníženie negatívnych environmentálnych dopadov prevádzkovaných činností (čistenie vozidiel, umývanie vozidiel, odčerpávanie fekálií z vozidiel, zbrojenie vozidiel pohonnými hmotami a pod.). Modernizáciou pracovísk THÚ sa vytvoria základné podmienky pre zvýšenie kultúry cestovania a podielu ekologickej železničnej osobnej dopravy. Vybudovanie základnej siete infraštruktúry pre vykonávanie THÚ je základným predpokladom pre liberalizáciu na trhu poskytovania výkonov vo verejnom záujme v oblasti osobnej železničnej dopravy.

Tab. 28 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Nárast dĺžky elektrifikovaných železničných tratí v rámci SR	%	<i>Menej rozvinutý</i>	44,06	2012	45,08	RO	Ročne

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7d) Rozvoj a obnova komplexného, interoperabilného železničného systému vysokej kvality**

**Špecifické ciele:**

PO5-ŠC 3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy

Vývoj železničnej siete SR najmä v ostatných desiatich rokoch bol charakteristický určitou asymetriou. Na jednej strane sa pomerne masívne investovalo do rozvoja koridorových tratí, na druhej strane sa nedostávalo na ostatné trate slovenskej železničnej siete, akokoľvek konkurencieschopné a využiteľné pre obsluhu nie nevýznamných prepravných prúdov v osobnej alebo nákladnej doprave. 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 SR ako celku, 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, staníc a vlakov a modernizáciu železničných priecestí.

Jedným z hlavných nedostatkov železničnej siete je jej zastaranosť, nízka technická úroveň a nedostatočná interoperabilita. Intervencie v oblasti železničnej dopravy budú preto smerovať tiež k zavedeniu systému ERTMS na ucelených úsekoch na modernizovaných železničných tratiach, prednostne na tých, kde pre SR vyplývajú určité časové záväzky v zmysle Rozhodnutia Komisie č. 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia-zabezpečenia a návštenia transeurópskeho železničného systému. Cieľom je dosiahnutie interoperabilného železničného systému a tým aj odbúranie doterajších technických bariér, zabezpečenie plného využitia technických parametrov železničných tratí a zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Tab. 29 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 3

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Úspora času	EUR	<i>Menej rozvinuté</i>	0	2013	N/A*	RO	Ročne

\* - hodnota bude stanovená po určení konečnej alokácie OPII a ustálení zoznamu projektov

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

##### Skupiny oprávnených aktivít

##### Investičné priority: 7a), 7d)

- modernizácia železničných tratí (realizácia aktivít zameraných na zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty vrátane priestorov využívaných službou železničnej polície Policajného zboru),
- zavádzanie interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky,
- zriadenie stálej služby pre oddelenia sprevádzania vlakov s celorepublikovou pôsobnosťou,
- zabezpečenie terénnych motorových vozidiel pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie mobilných zariadení na lustráciu pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie optických zariadení na rozpoznávanie objektov za zníženej viditeľnosti pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou, modernizácia železničných priecestí),
- optimalizácia grafikonu vlakovej dopravy,
- výstavba nových železničných zastávok,
- výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť,
- modernizácia železničnej infraštruktúry nevyhnutnej pre zabezpečenie colného konania,
- zavádzanie štandardov tratí, staníc a vlakov,
- projektová príprava.

##### Investičné priority: 7c)

- elektrifikácia železničných tratí,
- vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku železničnej osobnej dopravy,
- projektová príprava.

#### 4.2.1.4 Opis typu a príklady aktivít

Železničná doprava je chápaná ako nosný, hromadný a ekologický spôsob dopravy. Železnica je svojím charakterom predurčená k preprave väčšieho množstva osôb a nákladu na dlhšie vzdialenosti, pričom ponúka kapacitnú a bezpečnú dopravu šetrnú k životnému prostrediu. Aby bolo možné tieto prednosti využiť naplno, je potrebné vytvoriť podmienky pre konkurencieschopné postavenie železničnej dopravy voči ostatným dopravným módom, čo možno popri iných opatreniach dosiahnuť aj prostredníctvom zlepšovania jej parametrov, ich štandardizácii a vybavenosti železničných tratí.

Nevyhovujúci stav železničnej infraštruktúry je spojený s množstvom bodových a líniových obmedzení, a to v rámci osobnej aj nákladnej dopravy. K najčastejším a najzávažnejším patria obmedzenia najvyššej traťovej rýchlosti, nedostatočná vybavenosť a parametre z hľadiska interoperability a technický stav (zastaranosť) železničných zariadení. Tieto nedostatky bránia železničnej doprave jej širšiemu uplatneniu na dopravnom trhu a predstavujú reálne riziko úbytku tranzitných a vnútroštátnych prepráv tovaru a poklesu počtu cestujúcich v regionálnej aj diaľkovej preprave. Na základe údajov o deľbe prepravnej práce (rok 2011) možno dôjsť k záveru, že v nákladnej doprave je podiel železničnej dopravy necelých 21 % prepravných výkonov pozemnej dopravy, v prípade osobnej dopravy je tento podiel iba 7 %.

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 osobnej, ako aj nákladnej dopravy. Rozvoj infraštruktúry železničnej dopravy je preto uskutočniteľný hlavne cestou jej modernizácie. Investičné aktivity budú v rámci prioritnej osi zamerané predovšetkým na modernizáciu železničných tratí zaradených do súhrnnej siete TEN-T, avšak investície budú smerovať aj na trate mimo siete TEN-T, ktoré sú významné pre prevádzku regionálnej a prímestskej železničnej dopravy.

**Základnou víziou v oblasti prevádzkového využitia železničnej siete je celkové zvyšovanie objemu prepráv na železnici vrátane presunu prepráv 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, z hľadiska atraktivity pre jednotlivých zákazníkov (cestujúcich, prepravcov) aj s ohľadom na vývoj bezpečnostnej situácie vo vzťahu k ochrane verejného poriadku, ochrane majetku, života a zdravia.

**Príležitosťou pre rozvoj železničnej siete je popri modernizácii hlavných koridorov aj rozvoj železničných tratí mimo siete TEN-T, na ktorých existujú vysoké prepravné záťaž alebo tam, kde existuje potenciál na ich budúce zvýšenie.** Rekonštruované, modernizované a prípadne novo budované trate by mali disponovať perspektívou vysokého stupňa využitia v osobnej aj nákladnej doprave. Železničná osobná doprava má veľký potenciál pre zvýšenie prepravy najmä v tých smeroch, kde budú cestovné časy dosahované železnicou kratšie alebo prinajmenšom porovnateľné s cestnou dopravou (hromadnou a individuálnou).

Strategické ciele rozvoja železničnej infraštruktúry sú zamerané v prvom rade na modernizáciu železničných tratí zvýšením ich traťovej rýchlosti, úpravou staníc a zastávok, prípadne ich zahustením, vybudovaním mimoúrovňových krížení železnice s pozemnými komunikáciami, sanáciou železničného spodku atď. Dodržanie zodpovedajúcich technických parametrov je dôležité pre osobnú, ako aj pre nákladnú dopravu. V osobnej doprave je žiaduce najmä skracovanie cestovných časov, zavádzanie pravidelnosti a zvyšovanie spoľahlivosti železničnej dopravy, ako aj optimalizácia prestupných pomerov v uzlových staniaciach. V nákladnej doprave ide predovšetkým o priestorové parametre (prechodový prierez, trieda zaťaženia, normatív dĺžky vlakov). Modernizácia musí byť zameraná aj na zvýšenie ochrany majetku, života a zdravia.

Aj napriek pomerne nízkej nehodovosti na železnici je potrebné pokračovať v trende znižovania bezpečnostných rizík, a to pri vnútorných (technické zabezpečenie železničnej prevádzky), tak aj pri vonkajších rizikách (bezpečnostné riziká pre cestujúcich a iných užívateľov dopravy – napr. železničné priecestia, úrovňový prístup k nástupištiam). Z hľadiska neustále stúpajúceho počtu

cestných motorových vozidiel a tým aj možnosti väčšieho počtu kolízií so železničnými vozidlami na nich je bezpečnosť na železničných priecestiach vážny celospoločenský problém.

Z pohľadu bezpečnosti na železničnej trati je najnebezpečnejším miestom úrovňové križovanie železničnej trate a cestnej komunikácie – železničné priecestie. Ide prakticky o jediné miesto priameho fyzického kontaktu medzi inak pomerne izolovanými dopravnými módmi.

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 21 osôb usmrtených a 15 osôb bolo ťažko zranených. Presadzovanie znížovania 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 rozhl'adovými 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 rozhl'adových pomerov).

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 staniach. Základným operátom pre výber týchto projektov bude teda 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 dopravcu, ktoré je treba zrealizovať, aby k termínu po ukončení modernizácie koridoru po Žilinu mohol byť ideálny grafikon uvedený do praxe. Možno predpokladať najmä projekty 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 zdvojkolaženie krátkych úsekov.

Cieľom výstavby nových železničných zastávok je prispôsobiť sieť miest pre nástup a výstup cestujúcich vývoju osídlenia, ktoré sa od čias výstavby pôvodných staníc a zastávok na mnohých miestach významne zmenilo. Opatreniami sa sleduje zámer zvýšiť úroveň obsadenosti vlakov regionálnej dopravy.

Jednou z vážnych pripomienok cestujúcej verejnosti k železničnému segmentu v SR je nevyhovujúci vzhľad, či stav, alebo nedostatočné vybavenie staníc i zastávok, vlakov a železničného prostredia vôbec. Jednou z hlavných príčin tohto stavu je dlhodobé zanedbávanie elementárnej údržby železničných stavieb a zariadení. Navrhované riešenie spočíva v určení, postupnej implementácii a následnom dôslednom zachovávaní jednoduchých a aj jednoducho kontrolovateľných štandardov stavu tratí, staníc a vlakov. Štandardy sú stanovené tak, aby ich naplnenie garantovalo určitú významnú, verejnosťou viditeľnú a pozitívne vnímanú kvalitu železničného systému. Opatrenia môžu mať investičný charakter len v tých prípadoch, kde aktuálnymi štandardami žiadaná vybavenosť nebola zabezpečená už v minulosti alebo kde nebola po svojom odpísaní neskôr obnovená.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie patrí železničná doprava k environmentálne priaznivejším dopravným módom, pričom medzi hlavné negatívne vplyvy železničnej prevádzky na životné prostredie patrí hluk a produkcia emisií. Z hľadiska ochrany pred hlukom možno realizovať

na železničnej infraštruktúre pasívne opatrenia (protihlukové bariéry, protihlukové prvky v koľajisku), ktoré môžu byť doplnené aktívnymi opatreniami na železničných vozidlách.

Železničná doprava je zároveň jediným dopravným módom, kde možno problematiku produkcie emisií účinne a efektívne riešiť, a to predovšetkým elektrifikáciou tratí. Tým zároveň dochádza k zníženiu závislosti dopravného sektora na ropných produktoch, respektíve zvyšovaní energetickej nezávislosti využitím viacerých zdrojov energie. Z tohto dôvodu bude implementačná stratégia PO 5 zameraná aj na elektrifikáciu železničných tratí. Ku koncu roka 2011 predstavovala dĺžka prevádzkovaných železničných tratí SR 3 593 km, z toho elektrifikovaných bolo 1 577 km tratí, čo tvorí cca 44 %. 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.

Nevyhnutným predpokladom pre poskytovanie služieb vo verejnej osobnej doprave sú železničné koľajové vozidlá. Kvalitatívne parametre vozového parku indikujú úspech železničného dopravcu na trhu, určujú kvalitu poskytovania verejnej osobnej dopravy, ako aj úroveň konkurencieschopnosti voči alternatívnej verejnej cestnej a individuálnej automobilovej doprave. Jedným zo základných predpokladov pre poskytovanie kvalitných prepravných služieb je taktiež technologicky a kvalitatívne vyhovujúca infraštruktúra pre údržbu a opravy koľajových vozidiel.

V nadväznosti na materiál *Program revitalizácie železničných spoločností*, ktorý vláda prerokovala a schválila uznesením č. 188/2011, prevzala ZSSK od 1.2.2012 vybranú sieť pracovísk údržby a opráv od ZSSK CARGO. Tie sa však vyznačujú zastaranou a technologicky nevhodnou infraštruktúrou pre vykonávanie technicko-hygienickej údržby moderných koľajových vozidiel.

S cieľom zabezpečenia udržateľnosti kvality služieb poskytovaných v rámci železničnej verejnej osobnej dopravy je nevyhnutné v budúcom období pristúpiť taktiež k modernizácii infraštruktúry siete technicko-hygienických pracovísk (THÚ). Zámerom MDVRR SR je, aby kapacity pracovísk neboli využívané len pre železničné vozidlá obstarané z európskych zdrojov v programovom období 2007 – 2013, ale aj iných vozidiel dopravcu nachádzajúcich sa v príslušných železničných uzloch. Modernizáciou vybraných pracovísk dôjde k postupnej optimalizácii celej siete pracovísk THÚ ZSSK, nárastu kvality údržby koľajových vozidiel, vykonávaniu energetickejšej údržby a opráv vozidiel a vyriešeniu problémov environmentálneho charakteru v stávajúcich pracoviskách.

#### **Identifikácia hlavných cieľových skupín**

- široká verejnosť

#### **Cieľové územia**

- NUTS 1 s výnimkou Bratislavského kraja

#### **Typy prijímateľov**

- Verejný sektor (Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. a Ministerstvo financií SR).

#### **4.2.1.5 Hlavné zásady výberu projektov**

Výber a implementácia projektov OPII-D budú realizované na základe spracovanej stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy (ex-ante kondicionality). 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.

#### 4.2.1.6 Plánované použitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť využité na podporu implementácie vybraných aktivít, pri ktorých sa preukáže, že ich použitie prispeje k efektívnejšiemu využitiu finančných prostriedkov EÚ. Vhodnosť ich využitia bude stanovená na základe vykonania analýzy, ktorá umožní definovať aktivity, pre ktoré bude mať využitie týchto nástrojov preukázateľný prínos. Konkrétne využitie finančných nástrojov bude doplnené v priebehu implementácie programu po preukázaní ich vhodnosti a využiteľnosti k dosiahnutiu cieľov OPII.

#### 4.2.1.7 Plánované použitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie zo zdrojov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v Prílohe 2.

#### 4.2.1.8 Ukazovatele výstupov (podľa investičnej priority)

Tab. 30 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7a)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	12 – Celková dĺžka rekonštruovanej alebo zrenovovanej železničnej trate	km	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	33	RO OPII

Tab. 31 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7c)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
2.	Počet zmodernizovaných pracovísk THÚ	počet	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	3	RO OPII

Tab. 32 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7d)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	Dĺžka železničných tratí so zavedeným systémom ERTMS	km	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	182	RO OPII

#### 4.2.1.9 Výkonnostný rámec

Tab. 33 Rámec výkonnosti prioritnej osi

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Katégoria regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdrojov údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
Suma uhradená prijímateľom	EUR	EFRR	N/A	40 % alokácie PO	100 % alokácie PO	RO OPII	Nižší vplyv externých faktorov, ktoré môžu ovplyvniť napr. certifikáciu výdavkov

**4.2.1.10 Kategórie výdavkov**

Tab. 34 Kategórie výdavkov

Rozmer 1 Oblasť výdavku		Rozmer 2 Forma financovania		Rozmer 3 Územie	
Kód	EUR	Kód	EUR	Kód	EUR
11	290 000 000	01	290 000 000	00	290 000 000



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

### 4.2.2.1 Vysvetlenie pre vytvorenie prioritnej osi

Snahou MDVRR SR je zlepšovať stav všetkých kategórií ciest (nie len diaľnic a rýchlostných ciest) a vytvorením tejto prioritnej osi deklaruje záujem budovať na území SR kvalitný, nákladovo efektívny a vyvážený dopravný systém, ktorý bude schopný reagovať na skutočné potreby cestnej dopravy. Na základe možností, ktoré vyplývajú MDVRR SR z legislatívnych predpisov bude rozvoj diaľnic a rýchlostných ciest komplementárne doplnený o investície na zlepšenie stavu ciest I. triedy.

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. Pri uvažovaní o výstavbe nových úsekov ciest I. triedy (obchvaty miest, preložky) je nevyhnutné vziať do úvahy vplyv už vybudovaných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest v danom území alebo čas potrebný na ich realizáciu a z tohto pohľadu posúdiť opodstatnenosť a efektívnosť investície. Odlišná situácia je pri tých cestách, pri ktorých nie je výstavba nadštandardnej dopravnej infraštruktúry plánovaná v strednodobom horizonte, resp. v rozvojovej koncepcii pre dané územie nie je uvažovaná vôbec. 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 siete diaľnic a rýchlostných ciest nezastupiteľnú dopravnú funkciu.

### 4.2.2.2 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

PO 6 je zameraná na podporu plnenia tematického cieľa 7 a investičných priorít 7a) a 7b):

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7a) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)**

#### Špecifické ciele

PO 6-ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia medzi regiónmi

**INVESTIČNÁ PRIORITA: 7b) Posilnenie regionálnej mobility prostredníctvom prepojenia sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T**

#### Špecifické ciele

PO 6-ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti dopravy na cestách I. triedy.

Tab. 35 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 1

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Úspora času	EUR	<i>Menej rozvinutý</i>	0	2013	N/A*	RO	Ročne

\* - hodnota bude stanovená po určení konečnej alokácie OPII a ustálení zoznamu projektov

Tab. 36 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre ŠC 2

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónov	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Počet usmrtených osôb v dôsledku dopravnej nehody v cestnej doprave	Počet usmrtených /100 tis. obyvateľov	<i>Menej rozvinutý</i>	5,5	2012	< 5	RO	Ročne



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

##### Skupiny oprávnených aktivít

###### Investičná priorita: 7a)

- výstavba rýchlostných ciest mimo TEN-T CORE,
- výstavba privádzačov rýchlostných ciest,
- budovanie inteligentných dopravných systémov,
- zavádzanie inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla,
- infraštruktúra bezpečnosti cestnej dopravy,
- výstavba ekoduktov na existujúcich rýchlostných cestách,
- projektová príprava.

###### Investičná priorita: 7b)

- výstavba ciest I. triedy,
- modernizácia a zvyšovanie bezpečnosti na cestách I. triedy,
- budovanie inteligentných dopravných systémov,
- výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry nevyhnutnej pre zabezpečenie colného konania,
- projektová príprava.

#### 4.2.2.4 Opis typu a príklady aktivít

**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.

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

##### Spolupráca so súkromným sektorom (PPP projekty)

Skúsenosti SR s použitím tejto formy sú pomerne aktuálne, nakoľko v roku 2011, resp. 2012 bola touto formou ukončená výstavba 4 úsekov na rýchlostnej ceste R1 o dĺžke 51,6 km. Z celkovej dĺžky diaľnic a rýchlostných ciest v prevádzke predstavujú tieto úseky cca 7,6 %. Z finančného hľadiska predstavuje ročná splátka za dostupnosť približne 27 % priemerných ročných investícií vynaložených na cestnú infraštruktúru v období od roku 2005 – 2010.

Slovenská republika pristúpila k realizácii PPP projektu s cieľom významným spôsobom urýchliť výstavbu nadradenej cestnej infraštruktúry. PPP projekty lákajú možnosťou budovať infraštruktúru bez potreby vyčleniť zdroje zo štátneho rozpočtu na začiatku výstavby, nakoľko úhrada výdavkov začína vo väčšine prípadov až po spustení prevádzky.

Vzhľadom na krátkodobé skúsenosti v podmienkach SR je dlhodobý prínos pre štát otázný a ťažko kvantifikovateľný. Na základe uvedených dôvodov ministerstvo predpokladá, že do budúcnosti bude forma PPP využívaná len ako doplnková forma financovania výstavby infraštruktúry.

Výhodami využitia zdrojov EÚ pre financovanie PPP projektov je okrem iného možnosť využiť zdroje z fondov EÚ na vykrytie chýbajúceho financovania PPP projektov a tým podporiť financovateľnosť a uskutočniteľnosť PPP projektu, možnosť znížiť platby verejného sektora hrazené vo fáze prevádzky projektov a napokon aj zvýšenie záujmu súkromného sektora o PPP projekt. V tejto súvislosti je potrebné ešte doplniť, že rozhodnutie o nasadení tejto formy bude závisieť aj od podmienok, ktoré budú platiť pre štatistické započítavanie nákladov na realizáciu PPP projektov do dlhovej služby krajiny.

Z dôvodu, že využívanie tejto formy predstavuje pre väčšinu krajín pomerne nový produkt, ktorý môže vytvárať skrytý dlh, dá sa predpokladať úprava a sprísnenie podmienok pre jeho evidenciu, a tým aj zníženie atraktivity pre jeho využívanie.

Okrem proporcionálneho rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest bude v nasledujúcom období zohrávať dôležitú úlohu agenda týkajúca sa rozvoja ciest I. triedy. **Na základe analýz a rozborov vykonaných na cestnej sieti SR vyplýva, že je nevyhnutné riešiť predovšetkým otázku nedostatočnej kapacity infraštruktúry, t. j. prekračovanie prípustných intenzít a nevyhovujúcich stavebno-technických parametrov. Riešením tohto stavu je modernizácia súčasnej siete v kombinácii so selektívnym doplnením siete o nové úseky ciest I. triedy.** Z hodnotiacich údajov SSC z roku 2012 vyplýva, že až 44 % ciest I. triedy je v nevyhovujúcom a ďalších 5 % v havarijnom stave.

Dôležitým aspektom pre rozvoj cestnej siete je intenzita cestnej dopravy a s tým úzko súvisiaca nehodovosť. Zo všetkých druhov dopravy je cestná doprava najnebezpečnejšia a najdrahšia pokiaľ ide o ľudské životy. 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 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 v rámci SR má klesajúcu tendenciu. Od roku 2007 klesal počet usmrtených na cestách z hodnoty 627 na 558 v roku 2008, následne na hodnotu 347 v roku 2009 a 345 v roku 2010. Počet usmrtených osôb klesol aj v roku 2011 o 21 (pokles o 6,5 %), na **324. V roku 2012 bol zaznamenaný historicky najnižší počet usmrtených na slovenských cestách, a to 296. To predstavuje 5,5 usmrtených/100 tis. obyvateľov.** Zámerom SR je pokračovať v realizácii opatrení na znižovanie počtu a závažnosti dopravných nehôd a hodnotu ukazovateľa znížiť pod 5,0 usmrtených/100 tis. obyvateľov.

**Pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a vysokej miery nehodovosti na už existujúcej cestnej infraštruktúre (najmä na cestách I. triedy) a s cieľom zvýšiť bezpečnosť a komfort cestnej prepravy je potrebné zamerať sa najmä na budovanie obchvatov miest a obcí, výstavbu preložiek, prestavbu križovatiek a mostov a na odstraňovanie nebezpečných miest – tzv. kritických nehodových lokalít.** Pozornosť je potrebné venovať taktiež úprave šírkových parametrov, polomerom ciest a rozhládovým pomerom s cieľom dosiahnutia homogenity trasy, ako aj ďalej budovať protihlukové opatrenia ciest a protipovodňové opatrenia mostov a ciest.

Implementáciou moderných technológií sa vytvoria podmienky pre intenzifikáciu kapacity existujúcej cestnej siete, zmiernenie kongescií a zlepšenie stavu v oblasti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Preťažovanie dopravnej infraštruktúry má negatívny vplyv na dosiahnutie prepravných požiadaviek ako sú kvalita, požadovaný čas a na životné prostredie. Dopravná telematika bude nasadzovaná predovšetkým v najzaťaženejších úsekoch a v kritických nehodových lokalitách, či už na extravilánových úsekoch, ako aj v intraviláne miest a obcí. Táto oblasť by mala komplementárne doplniť aktivity spolufinancované z KF v rámci PO 2.

#### Adaptačné a mitigačné opatrenia vo vzťahu k zmenám klímy

Problematika klimatických zmien predstavuje v súčasnosti jednu z často diskutovaných otázok. Dôvodom je najmä skutočnosť, že následky 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 ako sú 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 predkladaného 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 adaptačné opatrenia v doprave potrebné rozdeliť do dvoch skupín opatrení, 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 častí 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 OPII smerujú najmä k plneniu cieľov v oblasti znižovania produkcie emisií skleníkových plynov (pozri PO 1, 3, 4, 5).

### Colná problematika

Na základe zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov patrí finančná, daňová a colná správa do pôsobnosti Ministerstva financií SR. Zlepšenie kvality služieb poskytovaných verejnou správou v týchto oblastiach je však možné dosiahnuť len koordinovanou spoluprácou relevantných vnútroštátnych, ale aj nadnárodných orgánov a subjektov.

Účinné a nákladovo efektívne colné služby podporujú rozvoj obchodu, ekonomický rast, boj proti daňovým podvodom, a tým ochraňujú vnútorný trh EÚ. V tejto súvislosti je preto nevyhnutné zabezpečiť existenciu adekvátnej legislatívy, zamerať sa na rozvoj a rozširovanie kapacít v colnej oblasti so zameraním najmä na modernizáciu poskytovaných colných služieb zabezpečením modernizácie infraštruktúry, IT systémov, technických zariadení, detekčných technológií, ako aj zvyšovanie profesionálnej úrovne colníkov a civilných zamestnancov finančnej správy.

Jednou z podmienok pre umožnenie čerpať finančné prostriedky z fondov EÚ po roku 2014 – 2020 na túto oblasť, bolo prijatie stratégie, ktorá zohľadní 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.

Na základe uvedeného môžu zdroje OPII slúžiť taktiež ako prostriedok na podporu budovania novej a modernizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry nevyhnutnej na zabezpečenie colného konania (cestná a železničná dopravná infraštruktúra na hraničných priechodoch, prístupové komunikácie).

### **Identifikácia hlavných cieľových skupín**

- široká verejnosť

### **Cieľové územia**

- NUTS 1 s výnimkou Bratislavského kraja

### **Typy prijímateľov**

- Verejný sektor (Národná diaľničná spoločnosť, a.s.; Slovenská správa ciest a Ministerstvo financií SR).

#### 4.2.2.5 Hlavné zásady výberu projektov

Výber a implementácia projektov OPII-D budú realizované na základe spracovanej stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja verejnej osobnej dopravy (ex-ante kondicionality).

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.

#### 4.2.2.6 Plánované použitie finančných nástrojov

Finančné nástroje môžu byť využité na podporu implementácie vybraných aktivít, pri ktorých sa preukáže, že ich použitie prispeje k efektívnejšiemu využitiu finančných prostriedkov EÚ. Vhodnosť ich využitia bude stanovená na základe vykonania analýzy, ktorá umožní definovať aktivity, pre ktoré bude mať využitie týchto nástrojov preukázateľný prínos. Konkrétne využitie finančných nástrojov bude doplnené v priebehu implementácie programu po preukázaní ich vhodnosti a využiteľnosti k dosiahnutiu cieľov OPII.

#### 4.2.2.7 Plánované použitie veľkých projektov

Zoznam veľkých projektov, ktorých spolufinancovanie zo zdrojov prioritnej osi navrhuje RO OPII je uvedený v Prílohe 2.

#### 4.2.2.8 Ukazovatele výstupov (podľa investičnej priority)

Tab. 37 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre investičnú prioritu 7b)

P. č.	Názov ukazovateľa	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota	Zdroj údajov
1.	13 – Celková dĺžka nových ciest	km	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	72	RO OPII
2.	14 – Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest	km	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	400	RO OPII
3.	Počet vybudovaných ekoduktov na rýchlostných cestách	počet	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	2	RO OPII
4.	Počet vybudovaných ucelených inteligentných dopravných systémov	počet	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	13	RO OPII
5.	Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy	počet	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	40	RO OPII
6.	Počet využívaných technických prostriedkov na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky	počet	EFRR	<i>Menej rozvinutý</i>	N/A*	SORO MV SR

\* - hodnota bude stanovená po určení konečnej alokácie OPII a ustálení zoznamu projektov

#### 4.2.2.9 Výkonnostný rámec

Tab. 38 Rámec výkonnosti prioritnej osi

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
Suma uhradená prijímateľom	EUR	EFRR	N/A	40 % alokácie PO	100 % alokácie PO	RO OPII	Nižší vplyv externých faktorov, ktoré

							môžu ovplyvniť napr. certifikáciu výdavkov
--	--	--	--	--	--	--	---

#### 4.2.2.10 Kategórie výdavkov

Tab. 39 Kategórie výdavkov

Rozmer 1 Oblasť výdavku		Rozmer 2 Forma financovania		Rozmer 3 Územie	
Kód	EUR	Kód	EUR	Kód	EUR
11	517 525 000	01	517 525 000	00	517 525 000

### 4.2.3 PRIORITNÁ OS 7: INFORMATIZÁCIA SPOLOČNOSTI

V rámci prioritnej osi 7 Informatizácia spoločnosti sú realizované nasledovné investičné priority:

- 2a) Služby občanom a podnikateľom;
- 2b) Efektívna verejná správa;
- 2c) Širokopásmové pripojenie a siete novej generácie.

Pre jednotlivé špecifické ciele bude možné a podporované realizovať projekty na základe partnerstva.

#### INVESTIČNÁ PRIORITA: 2a) Služby občanom a podnikateľom

##### 4.2.3.1 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

Pre investičnú prioritu 2a) Služby občanom a podnikateľom sú definované nasledujúce špecifické ciele:

- Špecifický cieľ 1: Rozvoj elektronických služieb;
- Špecifický cieľ 2: Využívanie otvorených dát;
- Špecifický cieľ 3: Podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike;
- Špecifický cieľ 4: Podpora eInklúzie.

#### Špecifický cieľ 1: Rozvoj elektronických služieb

##### Opis východiskovej situácie

V rámci špecifického cieľa rozvoj elektronických služieb je dôraz kladený na zlepšenie kvality, úrovne a dostupnosti elektronických služieb verejnej správy pre občanov a podnikateľov. Na základe stratégie informatizácie verejnej správy bola v programovom období 2007 až 2013 elektronizovaná väčšina agend verejnej správy. Dôraz týchto aktivít bol kladený na nasadzovanie elektronických služieb pre občanov a podnikateľov pomocou implementácie informačných systémov verejnej správy. Východiskovou situáciou v roku 2015 by mali byť fungujúce transakčné služby (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. Napriek prvotným úvahám sa však nepodarilo posunúť služby ku komplexnému riešeniu životných situácií. Pre občanov budú postupne nasadzované elektronické občianske preukazy Eid.

##### Výsledky

Nasadenie elektronických služieb v predmetných oblastiach, ktoré umožnia zvýšenie kvality života občanov a nárastu konkurencieschopnosti podnikateľského prostredia:

- komplexné riešenie životných situácií (vrátane cezhraničných životných situácií);
- nasadenie proaktívnych služieb (úroveň 5);
- mobilné aplikácie;
- multikanálový prístup k službám;
- využitie priestorových informácií v službách;
- komunikácia verejnej správy s občanmi prostredníctvom sociálnych sietí;
- zavedenie princípu „jeden krát a dost“ – občan nebude musieť dopĺňať informácie, ktorá verejná správa už má.

Tab. 40 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre rozvoj elektronických služieb

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Celková spokojnosť	index	Menej rozvinuté	Občania: 59,9	2012	Občania: 71	SORO	Ročne

	občanov/podnikateľov so službami eGovernmentu		regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	Podnikatelia: 64,2		Podnikatelia: 71		
2.	Nárast používania služieb eGovernmentu	%	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	Občania: 42,2 Podnikatelia: 90,7	2012	Občania: 70 Podnikatelia: 98	SORO	Ročne

## Špecifický cieľ 2: Využívanie otvorených dát

### Opis východiskovej situácie

Na Slovensku momentálne prebieha posun v politike zverejňovania informácií verejnej správy od pasívnej smerom k proaktívnej, založenej na princípoch otvorených dát. V novom programovom období sa konsolidujú prebiehajúce iniciatívy so zámerom postupného zavedenia rutinného používania otvorených dát vo verejnej správe. Cieľom je, aby jednotlivé inštitúcie verejnej správy zverejňovali všetky údaje, ktoré súvisia s výkonom ich agendy vo forme otvorených dát. Výnimku budú tvoriť utajované skutočnosti, osobné a citlivé údaje. K dátam vo verejnej správe bude prístupované ako ku vzácnym zdrojom a ich zverejňovanie umožní nájsť ich optimálne použitie. Okrem prezentácie a získaniu prístupu k dátam prostredníctvom rozhraní je dôležitá samotná práca s dátami, ich výmena, interpretácia a tvorba nových dát. Otvorené dáta z verejnej správy budú k dispozícii verejnosti a súkromnému sektoru.

### Výsledky

- K dispozícii bude centrálna platforma pre otvorené dáta, kde bude možné získať informácie o formáte a umiestnení dát ako tiež prístup k samotným dátam prostredníctvom rozhrania;
- Inštitúcie verejnej správy budú sprístupňovať všetky dáta, ktoré sa týkajú výkonu verejnej správy, ako otvorené dáta (výnimku budú tvoriť utajované skutočnosti, osobné a citlivé údaje);
- Otvorené dáta budú využívané dostatočne veľkou komunitou vývojárov, budú používané v univerzitnom výskume a malými strednými podnikateľmi na komerčné účely.
- Aplikácie, ktoré vzniknú na spracovanie a interpretáciu otvorených dát budú využívané verejnou správou na skvalitnenie svojich služieb.

Tab. 41 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre využívanie otvorených dát

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Pomer dát verejnej správy, ktoré sú popísané pomocou metadát, na celkovom počte dát	%	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	0,92	2013	80% štruktúrovateľných dát	SORO	Ročne

## Špecifický cieľ 3: Podpora 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 technológií spájajúcich ľudí a k efektívnej výmene informácií, produktov a služieb.

Zavádzanie IKT technológií 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 pri malých a stredných podnikateľoch, a tým 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);
- neuspokojivo jednoduchý 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.

### Výsledky

- Slovenská republika bude integrovaná do jednotného digitálneho trhu:
  - podnikateľské transakcie bude možné vykonávať elektronicky (platby, fakturácie);
  - hospodárske subjekty budú využívať elektronickú identitu;
  - publikovaný digitálny obsah bude účinne chránený.
- Malí a strední podnikatelia budú životaschopnejší vďaka možnostiam, ktoré získajú k dispozícii:
  - prístup k zdieľanej infraštruktúre (komunikačnej, AAA, PKI);
  - prístup ku cloudovým službám verejnej správy.
- Zvýšenie dopytu po inovatívnych riešeniach v oblasti informačno-komunikačných technológií vyvolá rast počtu MSP, ktorí sa budú podieľať na vytváraní takýchto riešení.

Tab. 42 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východisko vý rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Predaj a nákup tovaru a služieb online	%	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	Podnikatelia: 12,2 Občania: 44,7	2012	Podnikatelia: 40 Občania: 70	SORO	Ročne
2.	Obrat z eCommerce	%	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	11,6	2012	30	SORO	Ročne

### Špecifický cieľ 4: Podpora eInklúzie

#### Opis východiskovej situácie

Predpokladom zapojenia znevýhodnenej populácie<sup>3</sup> prostredníctvom eInklúzie je na jednej strane vzdelanie občanov v zručnostiach používania nových technológií 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;

<sup>3</sup> Znevýhodnenú skupinu občanov tvoria z veľkej časti ľudia vo veku od 65 do 74 rokov, ľudia s nízkymi príjmami, nezamestnaní a ľudia s nižším vzdelaním alebo postihnutím.



- 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. Zámerom je realizovať iniciatívu inkluzívneho eGovernmentu, v ktorom nik nesmie zaostávať.

#### Výsledky

- Znevýhodnené skupiny môžu využívať nástroje pre podporu asistovaného života;
- Znevýhodnené skupiny majú k dispozícii vzdelávacie materiály a digitálny obsah vo vhodnom formáte;
- Elektronické služby verejnej správy sú prístupné v jednoduchých verziách.

Tab. 43 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre podporu eInklúzie.

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Znevýhodnení jednotlivci používajúci internet	%	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	52,8	2012	70	SORO	Ročne
2.	Percento obyvateľstva s nepostačujúcimi IKT zručnosťami pre pracovný trh	%	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	24,7	2011	10	SORO	Ročne

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

##### 4.2.4.1 Opis typu a príklady aktivít

Tab. 44 Aktivity pre špecifické ciele v rámci investičnej priority: Služby občanom a podnikateľom

Špecifický cieľ	Typy a príklady aktivít	Identifikácia hlavných cieľových skupín	Cieľové územia	Typy prijímateľov
Rozvoj elektronických služieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavedenie inovatívnych elektronických služieb verejnej správy pre občanov a podnikateľov:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Analýza vhodných životných situácií, ktoré majú byť komplexne poskytované elektronicky;</li> <li>– Analýza a návrh rozvoja elektronických služieb tak, aby podporovali identifikované životné situácie;</li> <li>– Implementácia riešení komplexných životných situácií (vrátane cezhraničných životných situácií) a proaktívnych služieb;</li> <li>– Implementácia riešení využívajúcich priestorové informácie.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavedenie služieb a aplikácii pre mobilný government:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Analýza vhodných mobilných aplikácii a životných situácií podporovaných mobilnými službami;</li> <li>– Vytvorenie platformy pre tvorbu mobilných služieb a aplikácii v governmente vrátane pravidiel pre formát údajov a návrh používateľského prostredia;</li> <li>– Implementácia služieb na proaktívnej úrovni a aplikácii mobilného governmentu.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozvíjanie a šírenie informácií zdigitalizovaných artefaktov kultúrneho dedičstva:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zriaďovanie miest sprístupnenia zdigitalizovaného kultúrneho dedičstva</li> <li>– Vytvorenie pravidiel a nástrojov digitálnych autorských práv pre potreby digitálneho jednotného trhu.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozšírenie možností pre elektronickú identifikáciu, autentifikáciu a autorizáciu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Analýza možných použití súkromných identít pre inovatívne služby</li> <li>– Implementovanie akceptácie identít z Európskej únie do identifikovaných systémov a služieb</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>
Využívanie otvorených dát	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analýza a návrh možností pre využívanie a tvorbu otvorených dát:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Návrh konceptu a pravidiel pre používanie otvorených dát</li> <li>– Klasifikácia údajov v IS VS, tzn. určenie skupín „citlivých“ a „kritických“ dát, ktoré</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna</li> </ul>

Špecifický cieľ	Typy a príklady aktivít	Identifikácia hlavných cieľových skupín	Cieľové územia	Typy prijímateľov
	<p>vyžadujú zvýšenú úroveň bezpečnosti, pretože nie všetky dáta z produkcie verejnej správy by bolo vhodné zverejňovať ako otvorené dáta.</p> <p>–</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vytvorenie platformy pre otvorené dáta: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Implementácia centrálnej platformy pre otvorené dáta</li> </ul> </li> <li>▪ Implementácia opatrení a nástrojov pre vytváranie otvorených dát: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Budovanie informačných systémov schopných generovať otvorené dáta a zverejňovať ich na centrálnej platforme</li> <li>– Nasadenie korekčných a analytických nástrojov pre správne publikovanie dát</li> <li>– Implementácia rozhraní pre sprístupnenie dát v prehľadných procesoch.</li> </ul> </li> <li>▪ Podpora pre vytváranie otvorených dát: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Identifikácia zdrojov otvorených dát a ich kvality</li> <li>– Analýza systémov na procesnej, aplikačnej a technologickej úrovni pre automatizovanú tvorbu otvorených dát</li> </ul> </li> </ul>			<p>a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia</li> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>
Podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavádzanie opatrení pre zvýšenie používania elektronického obchodu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zvyšovanie dôveryhodnosti elektronického obchodu (v rámci aktivity sa budú realizovať projekty, vďaka ktorým bude možné overovať aktivitu a transakcie subjektov na elektronickom trhu, zlepšovať ochranu duševného vlastníctva, zlepšovať možnosti identifikácia a autentifikácie, rozvíjať register právnických osôb a podobne)</li> <li>– 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)</li> </ul> </li> <li>▪ Podpora malých a stredných podnikateľov prostredníctvom zdieľaných služieb (MSP získajú prístup k službám, ktoré boli vyvinuté pôvodne pre potreby verejnej správy. Služby budú vhodne prispôbené): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Poskytovanie komunikačnej platformy a elektronického doručovania</li> <li>– Poskytovanie AAA a PKI infraštruktúry</li> <li>– Poskytovanie cloudových služieb MSP</li> <li>– Poskytovanie platformy pre eLearning</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MSP</li> <li>▪ MSP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia</li> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia</li> </ul>
Podpora eInklúzie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vytvorenie zjednodušeného obsahu a služieb pre znevýhodnené skupiny: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Analýza možných úprav existujúceho obsahu a služieb;</li> <li>– Pravidlá a štandardy pre tvorbu obsahu a služieb pre znevýhodnené skupiny;</li> <li>– Implementácia jednoduchších služieb pre znevýhodnené skupiny;</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Znevýhodnené skupiny</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne,</li> </ul>

Špecifický cieľ	Typy a príklady aktivít	Identifikácia hlavných cieľových skupín	Cieľové územia	Typy prijímateľov
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Podpora znevýhodnených skupín na sociálnych sieťach;</li> <li>– Vytváranie obsahu pre znevýhodnené skupiny;</li> <li>– Vytváranie eLearningových tém pre znevýhodnené skupiny.</li> </ul>			Obec, mesto, Samosprávny kraj
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavádzanie nástrojov pre podporu asistovaného života a telemedicíny: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Implementácia programov pre vybavenie domova občanov nástrojmi asistovaného života</li> <li>– Implementácia programov pre vybavenie domova občanov nástrojmi telemedicíny</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Znevýhodnené skupiny</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>

#### 4.2.4.1.1 Zavedenie inovatívnych elektronických služieb verejnej správy pre občanov a podnikateľov

##### Opis typu aktivity

Vybrané eGovernment služby budú posúvané na proaktívnu úroveň (občan bude odbremeňovaný od povinností iniciovať komunikáciu s verejnou správou, ktorá bude sama vyvíjať aktivitu pre zvýšenie kvality života občana). Komunikácia bude prebiehať interaktívnou formou, pričom občan bude podávať len nové informácie a navigovať riešenie svojej situácie.

Na strane informačných systémov verejnej správy bude realizovaný redizajn služieb po obsahovej a formálnej stránke. Navrhnu sa webové služby:

- ktoré budú kombinované do komplexnejších celkov, schopných proaktívne pokryť celú životnú situáciu občana alebo podnikateľa;
- používateľ služby získa zážitok jednotnosti a úplnosti (Tento princíp sa týka aj životných situácií prebiehajúcich v rámci krajín Európskej únie);
- vytvoria sa možnosti vytvárania nových služieb v súkromnom sektore, ktoré budú využívať webové API verejnej správy.

Inovovanie elektronických služieb sa bude zameriavať na oblasti služieb verejnej správy ako sú eDemokracia, eVzdelávanie, rozvoj služieb elektronického verejného obstarávania, eZdravníctvo, eJustícia, dane a clá, transparentnosť, životné prostredie či aplikácie využívajúce priestorové informácie .

Špeciálnou oblasťou proaktívnych služieb sú možnosti pre výstrahy a varovania občanov. Vybrané inštitúcie verejnej správy majú za úlohu sledovať faktory ovplyvňujúce život v jednotlivých lokalitách a sprístupňovať takéto informácie v prípade potreby občanom vo forme výstrah a varovaní. V rámci aktivity sa realizuje automatizácia procesov zberu potrebných údajov a vznikne jednotný systém pre komunikáciu takýchto správ občanom.

Pri posúvaní služieb na proaktívnu úroveň, ako aj pri implementácii nových služieb, sa bude zohľadňovať potreba cezhraničnej interoperability, aby vybrané služby boli prístupné pre obyvateľov Európskej únie. Štúdia pre Európsku komisiu identifikovala 25 prioritných cezhraničných služieb, ktoré poskytnú maximálne výhody občanom EÚ<sup>4</sup>. Pri ich implementácii bude kladený dôraz na prekonávanie viacerých organizačných, koncepčných, ekonomických, politických, legislatívnych, technologických a sémantických bariér. Cezhraničné poskytovanie služieb elektronickej verejnej správy bude založené na interoperabilnej identifikácii a autentifikácii, v súlade s navrhovanou legislatívou na úrovni EÚ.

Inštitúcie verejnej správy budú zavádzať služby postavené na interpretácii lokality a priestorových informácií s využitím obsahu a vrstiev verejnej správy, čím sa otvoria nové možnosti pre inovácie, zjednodušenie života občanov a podnikania.

#### 4.2.4.1.2 Zavedenie služieb a aplikácií pre mobilný government

##### Opis typu aktivity

Inteligentné telefóny a ďalšie mobilné zariadenia už majú v súčasnosti dostatočný výkon pre náročné úlohy a sú ideálne na prácu s cloudovými aplikáciami. Implementácia mobilného governmentu si však bude vyžadovať presné určenie životných situácií, pre ktoré je vhodné použiť alternatívnu interakciu s občanom cez mobilné zariadenie. Dôležité je tiež zdôrazniť, že pri tvorbe služieb a aplikácií pre mobilný government pôjde o kompletnú zmenu dizajnu a používateľského rozhrania s ohľadom na zobrazovacie a ovládacie možnosti mobilných zariadení. V rámci tejto oblasti možno očakávať:

<sup>4</sup> D1.3 Inventory of cross-border eGovernment services & D2.1 Analysis of existing and future needs and demand for cross-border eGovernment services

- Umožní sa, aby sa samotné mobilné zariadenie mohlo používať ako identifikačný a autentifikačný prostriedok v eGovernmente;
- Mobilné služby a aplikácie budú podporovať tvorbu obsahu pomocou fotoaparátu a kamery a využívanie určovania polohy;
- Zavedie sa interaktívna komunikácia s verejnou správou na ad-hoc báze, čím sa výrazne zlepši spôsob udeľovania povolení a súhlasov zo strany občana;
- Zavedú sa mobilné platby za služby verejnej správy.

Inštitúcie verejnej správy budú vytvárať mobilné aplikácie pre svoje služby, pričom sa nasadí platforma pre ich tvorbu vrátane pravidiel pre formát údajov a návrh používateľského prostredia.

#### **4.2.4.1.3 Rozvíjanie a šírenie informácií zdigitalizovaných artefaktov kultúrneho dedičstva**

##### **Opis typu aktivity**

Záujem občanov o nové služby a prístup k internetu je posilňovaný predovšetkým ponukou užitočných informácií a zaujímavého obsahu. Pamäťové a fondové inštitúcie predstavujú najvýznamnejší zdroj kvalitného digitálneho obsahu, ktorý môže významne prispieť k dynamickému rozvoju celého poznatkového priemyslu a eGovernmentu.

V rámci tejto oblasti sa vytvoria sa podmienky pre propagáciu a šírenie kultúrneho dedičstva a audiovizuálneho dedičstva v digitálnej forme, sprístupňovanie informácií zdigitalizovaných artefaktov kultúrneho dedičstva pri rešpektovaní a zachovaní autorských práv súvisiacich s autorským právom.

Prepracuje sa tiež systém licenčných podmienok autorov diel (držiteľov autorských práv), aby boli potenciálni autori motivovaní vytvárať či už voľný alebo spoplatnený obsah pre jednotný digitálny trh bez obáv, že by autorské zásluhy boli odcudzené.

#### **4.2.4.1.4 Rozšírenie možností pre elektronickú identifikáciu, autentifikáciu a autorizáciu**

##### **Opis typu aktivity**

V otázke samotnej identity sa bude postupovať smerom k využívaniu rôznych typov dôveryhodných identít pre prístup k službám eGovernmentu, eCommerceu a pre participáciu občana na sociálnych sieťach. Okrem implementovaných elektronických občianskych preukazov z predchádzajúceho obdobia sa vytvorí priestor pre súkromných poskytovateľov identít, aby sa mohli prepojiť s IAM modulom. Tým sa vytvorí priestor pre inovácie v službách využívajúcich alternatívne formy identity, ktoré napríklad poskytnú väčšiu anonymitu používateľa služby. Identifikácia konkrétnych využití identít od súkromných poskytovateľov bude tiež predmetom budúceho programového obdobia.

Navyše sa tiež podporí možnosť používať identifikačné prostriedky z iných krajín Európskej únie pri kontakte s eGovernmentom.

#### **4.2.4.1.5 Analýza a návrh možností pre využívanie a tvorbu otvorených dát**

##### **Opis typu aktivity**

Prvotným krokom v oblasti otvorených dát bude nasadenie presného konceptu používania otvorených dát vo verejnej správe do procesov a systémov inštitúcií verejnej správy, prijatie potrebnej legislatívy a zavedenie štandardov a pravidiel a licenčných politík, na základe ktorých budú otvorené dáta zverejňované. Za cieľový stav podoby otvorených dát je možné považovať linked-data.

Návrh možností využívania otvorených dát bude smerovať k zabezpečeniu vzájomnej interoperability informačných systémov.

#### 4.2.4.1.6 Vytvorenie platformy pre otvorené dáta

##### Opis typu aktivity

Vytvorí sa jednotná centrálna platformy, kde bude k dispozícii katalóg pre všetky otvorené dáta. Táto platforma bude obsahovať implementované rozhrania pre prístup k dátam a možnosť ukladania dát pre inštitúcie, ktoré nevyužívajú svoje lokálne možnosti.

Inštitúcie, ktoré budú dáta ukladať centrálnne, získajú metodickú podporu a transformačné nástroje pre prácu s nimi. Pre používateľov tak bude existovať jednotný a štandardizovaný postup ako zverejňovať spôsob prístupu k otvoreným dátam, vrátane ich dátového modelu.

#### 4.2.4.1.7 Implementácia opatrení a nástrojov pre vytváranie otvorených dát

##### Opis typu aktivity

Informačné systémy verejnej správy budú budované tak, aby boli pripravené na otvorené dáta a boli tak schopné zverejniť informácie o svojich dátach do centrálnej platformy a zároveň poskytovať obsah. Ostatné systémy budú modifikované spôsobom, aby dokázali generovať vo vhodnom formáte a tvare požadované dáta a automaticky komunikovali s platformou. Do procesu vytvárania otvorených dát budú nasadené aj korekčné a analytické nástroje, aby bolo zaručené správne publikovanie dát. Zároveň bude potrebné zabezpečiť dostatočnú mieru kvality existujúcich dát konsolidáciou dátových zdrojov, ich prepojaním, čistením a podobne. Implementujú sa rozhrania, ktoré sprístupnia dáta v prehľadných procesoch.

#### 4.2.4.1.8 Podpora pre vytváranie otvorených dát

##### Opis typu aktivity

V rámci inštitúcie verejnej správy sa prevedie dôkladná analýza systémov na procesnej, aplikačnej a technologickej úrovni, tak aby bolo identifikované, ktoré dáta bude možné vytvárať a ako to efektívne zabezpečiť. Určia sa zdroje dát, ktoré je možné vytvárať alebo by bolo vhodné vytvárať. Zároveň sa identifikuje kvalita, v akej sa dátové zdroje nachádzajú a tiež ich priorita z pohľadu využiteľnosti. Prednosť budú mať dáta súvisiace s výkonom verejnej správy, či už to budú referenčné údaje v podobne registrov alebo informácie o vykonaných transakciách.

Na základe výsledkov analýzy budú navrhnuté kroky pre konkrétnu inštitúciu – výsledkom bude celková koncepčná, procesná a organizačná zmena fungovania organizácie tak, aby bola schopná vytvárať otvorené dáta a taktiež adekvátne nasadenie informačných technológií. Prechod k vytváraniu otvorených dát je dôležitou súčasťou celkovej reformy verejnej správy aj na procesnej úrovni.

#### 4.2.4.1.9 Zavádzanie opatrení pre zvýšenie používania elektronického obchodu

##### Opis typu aktivity

##### *Zvyšovanie dôveryhodnosti elektronického obchodu*

Základným prvkom dôvery je možnosť poznať históriu pôsobenia subjektu, s ktorým spolupracujem a tiež istota, že jeho identita je pravá a uskutočnené transakcie tak budú nespochybniteľné. Podporí sa preto zabezpečenie identity v digitálnom priestore.

Právne a technicky sa bude riešiť ochrana digitálneho obsahu tak, aby bolo možné obsah bez obáv publikovať a nelegálne šírenie bolo zásadne obmedzované.

Podnikateľské registre sa transformujú do podoby interaktívnych nástrojov, ktoré budú okrem samotnej podpory dôveryhodnosti subjektov tiež zlepšovať informácie o produktoch. Zavedú sa účinné nástroje pre ochranu spotrebiteľa v podmienkach jednotného digitálneho trhu.

##### *Zjednodušovanie elektronického obchodu*

Posun k jednoduchosti elektronického obchodu znamená odstraňovanie transakčných nákladov a procesných bariér na základe opatrení prvého piliera Digitálnej agendy pre Európu: Jednotný



digitálny trh. Pôjde predovšetkým o zapojenie sa do iniciatív jednotného systému platieb a rozvoj elektronických a mobilných platieb v prostredí verejnej správy. Plošne sa nasadia elektronické faktúry pri obstarávaní vo verejnej správe a vytvoria sa odporúčania pre výhradné používanie elektronických faktúr aj v súkromnom sektore.

Ďalej sa elektronizuje proces vymáhania platieb a sťažností a výrazne sa zjednodušia služby súvisiace s dohľadom nad pohybom tovaru.

#### **4.2.4.1.10 Podpora malých a stredných podnikateľov prostredníctvom zdieľaných služieb**

##### **Opis typu aktivity**

V rámci aktivity sa realizujú projekty, ktoré umožnia 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. Služby budú vhodne prispôbené. Vybudovaniu dôveryhodného a bezpečného digitálneho prostredia je v budúcom období venovaná veľká pozornosť. Preto je želané, aby toto úsilie prinieslo aj ďalšie synergické efekty. Pri definovaní jasných pravidiel je možné zdieľať PKI a AAA infraštruktúru s malými a strednými podnikateľmi, ktorí si tak dokážu efektívne vytvoriť bezpečné digitálne prostredie pre svoje podnikanie a služby zákazníkom.

Ďalším spôsobom podpory MSP v budúcom období je poskytnutie IKT infraštruktúry na škálovanie ich podnikania a inovácie v poskytovaní služieb. Prístup k službám cloudu môže podnikateľom slúžiť na pohodlný rozbeh ich podnikania v digitálnej ekonomike, prípadne na zefektívnenie ich fungovania nasadením optimalizovaných elektronických procesov v back-office. Cloudové služby môžu tiež slúžiť na dočasné potreby vyššieho výpočtového výkonu napríklad v prípade snahy o nárazové spracovanie veľkého množstva dát. Vytvoria sa tým tiež podmienky na akceptáciu cloudového riešenia MSP, čím sa povzbudia inovácie pre služby cloudu.

Vo vzťahu k podnikateľom ako zákazníkom verejnej správy je tiež dôležité zjednodušiť komunikáciu a elektronizovať doručovanie zavedením riešení, ako sú dátové schránky a jednotný účet pre právnickú osobu.

#### **4.2.4.1.11 Vytvorenie zjednodušeného obsahu a služieb pre znevýhodnené skupiny**

##### **Opis typu aktivity**

##### ***Implementácia jednoduchších služieb pre znevýhodnené skupiny***

V budúcom období sa identifikujú služby, ktoré bude vhodné implementovať podľa konceptu v informačných technológiách „Dizajn pre všetkých“. Tento koncept aplikuje princípy, metódy a nástroje na vytvorenie univerzálneho dizajnu, ktorý dokáže adresovať celý rozsah ľudských schopností, zručností, požiadaviek a preferencií.

Komplexná asistencia pre používanie eGovernmentu znevýhodnenými skupinami bude poskytovaná na klientskych centrách eGovernmentu, prípadne prostredníctvom ďalších organizácií poskytujúcich sociálne služby.

##### ***Úprava existujúceho obsahu pre znevýhodnené skupiny***

Materiál prístupný na portáloch a v eLearningu musí byť spracovaný v rôznych formách: ako audio, video s titulkami alebo znakovou rečou či text prispôbený rôznym postihnutiam a obmedzeniam. Pre webové prostredie existuje viacero štandardov ako napríklad Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0, ktoré dokážu sprístupniť obsah na internetovej stránke ľuďom s rôznymi postihnutiami ako slepota, slabozrakosť, hluchota, nedoslýchavosť, zhoršené kognitívne schopnosti, limitovaná pohyblivosť, poruchy reči, fotosenzitivita a kombinácie uvedených.

#### 4.2.4.1.12 Zavádzanie nástrojov pre podporu asistovaného života a telemedicíny

##### Opis typu aktivity

Ďalším zámerom je poskytnúť nástroje založené na informačných a komunikačných technológiách, ktoré zapoja znevýhodnené skupiny, prípadne aj ich opatrovateľov do spoločenského a pracovného života. Na tento účel slúžia predovšetkým nástroje asistovaného života, telemedicina, ale aj asistované sociálne siete, na ktorých možno zdieľať svoje problémy a nachádzať rady od ľudí v podobnej životnej situácii alebo od profesionálov.

Vytvorí sa technické podmienky pre poskytovanie služieb asistovaného života, vrátane aplikácií. Nástroje sa zameriavajú predovšetkým na prevenciu kritických situácií, ich detekciu a sociálnu a zdravotnú starostlivosť. Telemedicínu možno tiež zaradiť k týmto nástrojom, pretože vďaka nej možno istú časť zdravotnej starostlivosti poskytovať na diaľku, hlavne monitorovanie pacientov s chronickými ochoreniami. Služby telemedicíny je tiež potrebné účinne integrovať do procesov zdravotnej starostlivosti.

#### 4.2.4.2 Hlavné zásady výberu projektov

S cieľom zabezpečiť efektívne a transparentné čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ, alokovaných pre prioritnú os OP 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.

Vzhľadom na špecifické postavenie MF SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám OPII budú jednotliví prijímatelia stanovení buď vopred a písomnými vyzvaniami (pre určité oblasti) žiadaní o predkladanie projektových žiadostí alebo v prípade dopytových projektov určení výberom.

#### 4.2.4.3 Plánované použitie finančných nástrojov

Použitie Európskeho fondu regionálneho rozvoja v indikatívnej výške 300 miliónov EUR a spolufinancovania zo štátneho rozpočtu vo výške 15%.

#### 4.2.4.4 Plánované použitie veľkých projektov

V rámci investičnej priority Služby občanom a podnikateľom sa neuvažuje o veľkých projektoch.

#### 4.2.4.5 Ukazovatele výstupov

Tab. 45 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupov Špecifického cieľa: **Rozvoj elektronických služieb**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Memá jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predkladania správ
1.	Počet životných situácií, ktoré je možné komplexne riešiť v eGovernmente ( <i>Ukazovateľ vyjadruje počet životných situácií (napríklad uzavretie manželstva, stavba domu), ktoré možno od začiatku až do konca pohodlne vyriešiť cez eGovernment (na portáli alebo na klientskom mieste). Životná situácia sa započíta len ak občan nemusí poznať návaznosť služieb na jej vybavenie. Výsledky sa budú kategorizovať podľa počtu nutných kontaktov s verejnou správou pred dorúčením výsledku konania</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	25	SORO	Ročne počas trvania projektov
2.	Počet životných situácií, ktoré je možné riešiť prostredníctvom mobilných aplikácií ( <i>Ukazovateľ eviduje počet elektronických eGovernment služieb, ktoré je možné riešiť prostredníctvom mobilných aplikácií na mobilných zariadeniach. Zoznam vhodných životných situácií musí byť vopred definovaný. Za „obilnú aplikácia je možné považovať program dostupný na platforme mobilných zariadení, ktorý pri svojej činnosti využíva špeciálne vlastnosti</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	40 % zo zoznamu eGovernment služieb (s výnimkou služieb ktoré riešia publikova	SORO	Ročne počas trvania projektov

	<i>inteligentného mobilného zariadenia a zároveň zohľadňuje ich obmedzenia. Ide najmä o identifikáciu, autentifikáciu a autorizáciu používateľa, interaktivitu, využívanie informácií o polohe, personalizáciu a podobne.)</i>				nie informácií )		
3.	Počet zriadených miest sprístupnenia kultúrneho dedičstva ( <i>Ukazovateľ definuje počet vybudovaných miest, v ktorých je možné prísť k digitalizovaným artefaktom kultúrneho dedičstva (digitálne čítárne, virtuálne galérie a podobne). Tieto miesta musia byť budované v lokalitách s najvyšším potenciálom prilákania návštevníkov</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	15	SORO	Ročne počas trvania projektov

Tab. 46 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupov Špecifického cieľa: **Využívanie otvorených dát**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predkladaní správ
4.	Pomer inštitúcií verejnej správy plne prepojených s centrálnou platformou pre otvorené dáta ( <i>Ukazovateľ vyjadruje podiel inštitúcií verejnej správy, ktoré sú plne prepojené s centrálnou platformou pre zdieľanie a používanie otvorených dát. Inštitúcie môžu priamo otvorené dáta ukladať a aktualizovať na platforme, alebo môžu len publikovať informácie o poskytovaných datasetoch s odkazmi na fyzické úložisko, na ktorom je možné k dátam prísť.</i> )	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	85 % inštitúcií ústredných orgánov štátnej správy, ktoré vytvárajú otvorené dáta	SORO	Ročne počas trvania projektov
5.	Pomer datasetov zverejňovaných ako otvorené dáta vo forme linked-data ( <i>Ukazovateľ vyjadruje podiel datasetov, ktoré sú publikované na centrálnom prístupovom bode podľa štandardu pre linked-data na základe reportovania povinnými osobami. Prelinkovanosť dát možno ďalej sledovať štúdiami a analýzami</i> )	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	70 % datasetov zo zoznamu vhodných	SORO	Ročne počas trvania projektov

Tab. 47 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupov Špecifického cieľa: **Podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predkladaní správ
6.	Počet zdieľaných služieb sprístupnených MSP ( <i>Ukazovateľ vyjadruje počet zdieľaných služieb, ktoré môžu byť využívané MSP za osobitných podmienok. Ide o zdieľané služby, ktoré boli a sú primárne určené pre potreby verejnej správy, pričom následne budú upravené do podoby vhodnej aj pre MSP. Prikladom služby je prenajatie výpočtových kapacít ako IaaS v Data centre verejnej správy alebo používanie eDesk na komunikáciu medzi podnikateľmi</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	9	SORO	Ročne počas trvania projektov

Tab. 48 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupov Špecifického cieľa: **Podpora eInklúzie**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predkladaní správ
7.	Podiel elektronických služieb, ktoré sú prístupné vybraným znevýhodneným skupinám ( <i>Ukazovateľ vyjadruje podiel elektronických služieb eGovernmentu, ktoré sú upravené pre potreby identifikovaných znevýhodnených skupín. Môže ísť o nové</i> )	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	85 %	SORO	Ročne počas trvania projektov

	<i>služby alebo o modifikované existujúce služby. Tieto služby musia byť podrobené analýze, či ich funkcionlita je pre vybrané znevýhodnené skupiny prospešná)</i>						
8.	Počet občanov zapojených do nástrojov asistovaného života a telemedicíny ( <i>Ukazovateľ vyjadruje počet občanov, ktorí si vybavujú svoj domov nástrojmi asistovaného života alebo telemedicíny, pričom im tieto nástroje reálne umožnia fungovať v domácom prostredí namiesto zdravotníckeho alebo sociálneho zariadenia s minimálnou opatrovateľskou starostlivosťou</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	25 000	SORO	Ročne počas trvania projektov

### INVESTIČNÁ PRIORITA: 2b) Efektívna verejná správa

#### 4.2.5 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

Pre investičnú prioritu 2b) Efektívna verejná správa sú definované nasledujúce špecifické ciele:

- Špecifický cieľ 5: Zavedenie inovačného centra eGovernmentu;
- Špecifický cieľ 6: Podpora procesov efektívnej verejnej správy;
- Špecifický cieľ 7: Zavedenie eGovernment cloudu;
- Špecifický cieľ 8: Bezpečnosť.

#### Špecifický cieľ 5: Zavedenie inovačného centra eGovernmentu

##### Opis východiskovej situácie

V Slovenskej republike je gestorom informatizácie verejnej správy Ministerstvo financií SR, pričom tejto kompetencii sa venuje Sekcia informatizácie spoločnosti. V ďalšom období bude potrebné kapacitné posilnenie tejto sekcie a jej rozvoj do podoby inovačného centra eGovernmentu kvôli narastajúcemu rozsahu a komplexnosti informačných systémov.

V súčasnom období už tiež bola snaha komplexne riadiť eGovernment. Výsledkom bolo riadenie OPISu na dvoch úrovniach: programovej a projektovej. Programové riadenie zabezpečuje programová kancelária zložená zo sekretariátu a programových tímov a tvorená zo zamestnancov MF SR a externých expertov, špecialistov pre vybranú oblasť programového riadenia. Programová kancelária zabezpečuje implementáciu programov a procesné oblasti ako riadenie programových rizík, manažment zmien, manažment kvality, konfiguračný manažment. Podľa potreby poskytuje podporu manažérom SORO a prijímateľa pri implementácii OPIS a vedie štandardnú dokumentáciu vstupov a výstupov pre každú fázu.

Rozsah informatizácie v súčasnom období si vyžaduje optimalizovať budúce investície na dosiahnutie želaných strategických cieľov a socioekonomických dopadov

##### Výsledky

- Pripravené štandardy;
- Fungujúca kontrola dodržiavania štandardov;
- Dokázateľný rozvoj služieb a zvýšenie ich kvality z pohľadu formy a možností ich poskytovania;
- Fungujúce zdieľanie otvorených dát medzi inštitúciami verejnej správy;
- Znovu využívanie implementovaných služieb viacerými inštitúciami.

Tab. 49 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre zavedenie inovačného centra eGovernmentu

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Počet centrálne využitých podporných systémov vnútornej správy v rámci ISVS (ako služieb v cloude SaaS)	počet	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	5	2012	12	SORO	Ročne
2.	Pomer inštitúcií verejnej správy, ktoré majú informačné prostredie popísané pomocou enterprise architektúry (centrálne zdieľané)	%	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	0	2014	75 %	SORO	Ročne

### Špecifický cieľ 6: Podpora procesov efektívnej verejnej správy

#### Opis východiskovej situácie

V období 2007 až 2013 bola informatizácia verejnej správy takmer výlučne zameraná na služby občanovi 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 nezhrmaďuje patričné znalosti. Podobná situácia je v oblasti procesnej integrácie. Cieľavedomá koordinovaná snaha v týchto oblastiach môže pomôcť k vytvoreniu inteligentných systémov verejnej správy.

Medzi najvýznamnejšie štrukturálne reformy, ktoré prebiehajú na Slovensku, patrí reforma verejnej správy, známa aj pod označením Efektívna, spoľahlivá, otvorená. 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. Medzi ciele navrhovanej reformy patrí zlepšenie efektivity a kvality verejnej správy; zvýšenie jej transparentnosti a prístupnosti služieb; odstraňovanie administratívnej záťaže; zavedenie miesta obsluhy pre prístup k službám verejnej správy a odpovedajúce zníženie nákladov na výkon verejnej správy.

Jedným zo zámerov tejto stratégie je podporiť túto reformu modernými informačnými technológiami a zároveň umožniť implementáciu najlepších skúseností v tejto oblasti vo verejnej správe ako celku. Zavádzanie systémov s optimalizovanými workflow a elektronizovanými úlohami bude koordinované s ostatnými aktivitami reformy.

#### Výsledky

- Vybudované miesta pre asistovaný prístup k službám, ktoré budú slúžiť na obsluhu občanov pre všetky agendy verejnej správy;
- Vytvorené procesné mapy implementované v informačnom systéme zdieľanej platformy, ktoré zachytávajú jednotlivé kroky optimalizovaného procesu obsluhy;
- Zavedený systém na manažovanie elektronizovaných úloh pre celkovú koordináciu činností pracovníkov verejnej správy;
- Centralizované podporné procesy a operácie a ich profesionalizácia;

- Robustné informačné systémy pre podporu manažmentu kvality verejnej správy;
- Zavedené postupy pre zdieľanie a využívanie dát v procesoch a pri tvorbe politík;
- Vzájomná interoperabilita informačných systémov verejnej správy;
- Cezhraničná interoperabilita kľúčových systémov.

Tab. 50 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre podporu procesov efektívnej verejnej správy

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Počet úloh vybavených úradom za jednotku času na jedného zamestnanca	%	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	100	2014	150	RO	Mesačne

### Špecifický cieľ 7: Zavedenie eGovernment cloudu

#### Opis východiskovej situácie

K problematickejšim aspektom informatizácie na Slovensku patrí oblasť IKT infraštruktúry, ktorú si každá inštitúcia buďovala svojim spôsobom. Prevádzkové náklady informačných systémov verejnej správy vytvárajú tlak na rozpočet a považujeme za rozumné riešiť tento problém systematicky. Navrhujeme, 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 centrálné 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). Presná vecná 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. Príklady aktivít potrebných pre zavedenie eGovernment cloudu sú popísané nižšie.

#### Výsledky

- Zavedený a fungujúci procesný model eGovernment cloudu;
- Zavedený a fungujúci finančný model eGovernment cloudu;
- Štandardizovaná kategorizácia služieb podľa úrovne kvality (dostupnosť, doba odozvy a podobne) a úrovne bezpečnosti;
- Jednotný priestor pre používateľov eGovernment cloudových služieb zabezpečujúci minimálne nasledujúcu funkcionálnosť:
  - Oboznámiť sa s aktuálnou ponukou cloudových služieb.
  - Objednať si cloudové služby a sledovať priebeh spracovania objednávky až po zriadenie služby.
  - Nahlasovať problémy a sledovať priebeh spracovania problému.



- Sledovať množstvo spotrebovaných zdrojov.
- Riešiť spôsob úhrady za spotrebované zdroje.
- Opatrenia pre znižovanie nákladov na prevádzku IKT vo verejnej správe.

Tab. 51 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre zavedenie eGovernment cloudu

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Zníženie prevádzkových nákladov ISVS (pre povinné osoby)	%	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	0 %	2014	10 %	SORO	Mesačne
2	Zníženie spotreby energie (na jednotku výpočtového výkonu, transakciu apod.)	%	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	0 %	2014	30 %	SORO	Mesačne

### Špecifický cieľ 8: Bezpečnosť

#### Opis východiskovej situácie

Základný rámec informačnej bezpečnosti Slovenskej republiky tvorí dokument „Národná stratégia pre informačnú bezpečnosť v SR“, ktorá je v platnosti pre obdobie 2008 až 2013. Cieľom stratégie je zabezpečiť ochranu celého digitálneho priestoru Slovenska, mimo oblasti utajovaných skutočností, ktoré rieši Národný bezpečnostný úrad. V rámci stratégie sa zavádzajú 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 Európskej únie. Stratégia vychádza predovšetkým z iniciatívy „Európska informačná spoločnosť 2010“, ktorej hlavnou prioritou v oblasti informačnej bezpečnosti bola ochrana osobných údajov a počítačových programov, elektronického podpisu, elektronického obchodu, boj s počítačovou kriminalitou a so spamom. Ministerstvo financií SR zastupuje Slovensko v Európskej agentúre pre informačnú bezpečnosť – ENISA, ktorá bola vytvorená v marci 2004 a združuje všetky členské štáty EÚ. Preto má aj v budúcom období veľký záujem na ďalšom zvyšovaní bezpečnosti.

Dôležitou úlohou štátu je vytváranie jednotných štandardov v oblasti informačnej bezpečnosti a koordinácia ich vydávania. Všeobecne platné normy pre informačnú bezpečnosť vydáva ÚNMS SR (SÚTN), štandardy pre oblasť utajovaných skutočností a elektronického podpisu stanovuje NBÚ, a štandardy pre informačné systémy verejnej správy vydáva MF SR.

Informačné systémy a siete vyvíjané alebo aktualizované v nasledujúcom období budú posudzované z pohľadu naplnenia zadaných bezpečnostných cieľov a súladu s existujúcou aj budúcou legislatívou. Vytvorenie alebo úprava štandardov bude zohľadňovať štandardy zavedené pre bezpečnosť z predchádzajúceho obdobia, predovšetkým výnos MF SR č. 312/2010 o štandardoch pre ISVS.

V rámci OPIS je tiež snaha zvýšiť bezpečnosť občanov, poskytovať transparentné informácie a zefektívniť prácu výkonných zložiek informatizáciou úseku policajného zboru. Modernými informačnými a komunikačnými technológiami sa okrem iného zlepši príjem, spracovanie a riešenie podnetov a udalostí od občanov zo strany polície, avšak stále ostáva urýchliť a sprehľadniť vyšetrovanie, rýchlejšie mobilizovať zložky, efektívne zbierať a zaznamenávať informácie z okolia a podobne.



### Výsledky

- Implementované nástroje na bezpečný pohyb po internete;
- Chránená kritická infraštruktúra vďaka presným procesom pre zvládnutie situácie prelomenia bezpečnosti pokrývajúcej nasledujúce oblasti:
  - Rozpoznanie situácie prelomenia bezpečnosti a jej analýza;
  - Pripravenie a nasadenie protiopatrení;
  - Uvedenie systémov do kontrolovaného stavu a zvrátenie následkov;
- Zabezpečená biznis kontinuita dôležitých systémov;
- Implementované nástroje pre rozpoznanie incidentov v dôležitých systémoch;
- Implementovaný systém včasného varovania;
- Implementovaný krízový vyrozumievací systém;
- Modernizované technické vybavenie bezpečnostných zložiek prostredníctvom informačných a komunikačných technológií;
- Implementovaný informačný systém vyšetrovacieho spisu.

Tab. 52 Špecifické ukazovatele výsledkov programu pre bezpečnosť

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Percento včas rozpoznaných a mitigovalých incidentov v informačných systémoch verejnej správy	%	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	90	2012	95	RO	Ročne

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

##### 4.2.6.1 Opis typu a príklady aktivít

Tab. 53 Aktivity pre špecifické ciele v rámci investičnej priority: Efektívna verejná správa

Špecifický cieľ	Typy a príklady aktivít	Identifikácia hlavných cieľových skupín	Cieľové územia	Typy prijímateľov
Zavedenie inovačného centra eGovernmentu;	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozvoj kapacít pre riadenie eGovernmentu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Plánovanie rozvoja elektronických služieb;</li> <li>– Podpora prevádzky eGovernmentu;</li> <li>– Podpora prevádzky informačných systémov;</li> <li>– Poradenstvo pre rozvoj elektronických služieb.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Riešenie štandardizácie v eGovernmente:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Príprava a prijatie štandardov v eGovernmente;</li> <li>– Manažment implementácie eGovernmentu a eGov projektov.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia</li> </ul>
Podpora procesov efektívnej verejnej správy	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Podpora reformy fungovania verejnej správy pri výkone agendy prostredníctvom informačných a komunikačných technológií:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Štandardizácia optimalizovaných procesov a elektronizácia úloh pri výkone agendy;</li> <li>– Podpora manažmentu kvality verejnej správy;</li> <li>– Vybudovanie a rozvoj obslužných miest;</li> <li>– Implementácia systémov pre realizáciu procesov obsluhy a manažment elektronických úloh;</li> <li>– Modifikácia informačných systémov s ohľadom na procesnú a dátovú integráciu.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organizácie verejnej správy, Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimalizácia podporných a administratívnych činností:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nasadzovanie konsolidovaných podporných a administratívnych informačných systémov verejnej správy (ako SaaS).</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Podpora využívania znalostí vo verejnej správe:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Implementácia analytických informačných systémov pre rizikové analýzy, odhaľovanie podvodov, simuláciu dopadov politík a podobne;</li> <li>– Implementácia systémov pre tvorbu a zdieľanie znalostí vo verejnej správe;</li> <li>– Podpora eLearningu pre zamestnancov verejnej správy.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozpočtová organizácia, Príspevková organizácia, Sociálna a zdravotné poisťovne, Obec, mesto, Samosprávny kraj</li> </ul>

Špecifický cieľ	Typy a príklady aktivít	Identifikácia hlavných cieľových skupín	Cieľové územia	Typy prijímateľov
Zavedenie eGovernment cloudu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvorenie podmienok na realizáciu eGovernment cloudu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Návrh štandardov, legislatívy, finančného modelu, zodpovedností a pravidiel;</li> <li>Kategorizácia dát vo verejnej správe a návrh úrovni kvality služieb,</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia,</li> <li>Príspevková organizácia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zriadenie riadiaceho orgánu pre cloudové služby:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvorenie systému (katalógu) pre poskytovanie cloudových služieb.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia,</li> <li>Príspevková organizácia,</li> <li>Sociálna a zdravotné poisťovne,</li> <li>Obec, mesto,</li> <li>Samosprávny kraj</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zriadenie prevádzkovateľov cloudových služieb:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Vybudovanie IKT infraštruktúry;</li> <li>Nasadenie cloudových služieb.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia,</li> <li>Príspevková organizácia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riešenie bezpečnostných opatrení pre cloudové služby</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia,</li> <li>Príspevková organizácia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riešenie komunikačného pripojenia inštitúcii verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia,</li> <li>Príspevková organizácia,</li> <li>Sociálna a zdravotné poisťovne,</li> <li>Obec, mesto,</li> <li>Samosprávny kraj</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Podpora opatrení pre znižovanie nákladov na prevádzku IKT vo verejnej správe:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Migrácia informačných systémov verejnej správy do eGovernment cloudu;</li> <li>Zabezpečenie využívania cloudových služieb.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia,</li> <li>Príspevková organizácia,</li> <li>Sociálna a zdravotné poisťovne,</li> <li>Obec, mesto,</li> <li>Samosprávny kraj</li> </ul>
Bezpečnosť..	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zavádzanie európskej stratégie pre kybernetickú bezpečnosť a programu pre bezpečný internet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvorenie nástrojov na rozpoznanie incidentov a zabezpečenie biznis kontinuity</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizácie verejnej správy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NUTS 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozpočtová organizácia</li> </ul>

Špecifický cieľ	Typy a príklady aktivít	Identifikácia hlavných cieľových skupín	Cieľové územia	Typy prijímateľov
	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="349 288 875 316">Modernizácia bezpečnostných síl a vyšetrovania</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1321 280 1473 331">Široká verejnosť</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1550 280 1688 304">NUTS 1</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="1742 280 2033 304">Rozpočtová organizácia</li></ul>

#### 4.2.6.1.1 Rozvoj kapacít pre riadenie eGovernmentu

##### Opis typu aktivity

###### *Plánovanie rozvoja elektronických služieb*

Základnou funkciou inovačného centra eGovernmentu bude kontinuálne plánovanie zlepšovania kvality eGovernment služieb. Znamená to najmä určovanie stratégií a koncepcií, príprava časových harmonogramov realizácie aktivít a podobne. Pôjde tiež o návrh jednotnej architektúry eGovernmentu. Jednotlivé modely budú prístupné pre užívateľov z inštitúcií verejnej správy prostredníctvom metainformačného systému, kde sa zabezpečí správa a sprístupňovanie informácií (metaúdajov), ktoré bližšie špecifikujú určené kvalitatívne a kvantitatívne charakteristiky stanovených údajov jednotlivých eGovernment služieb.

###### *Podpora prevádzky eGovernmentu*

V rámci funkcie podpory samotnej prevádzky eGovernment služieb bude kľúčové zabezpečiť dostatočnú kontrolu kvality realizovaných služieb, pričom sa identifikuje priestor na ich ďalší rozvoj tak, aby boli v súlade s príslušnými koncepciami.

###### *Podpora prevádzky informačných systémov*

Pôjde o podporu využívania SW, HW, OSS a infraštruktúry pre inštitúcie verejnej správy. Prakticky bude potrebné riešiť dohľad nad zdieľaním služieb medzi inštitúciami verejnej správy, najmä v súvislosti s nasadením eGovernment cloudu, ktorého realizácia je ďalším novým špecifickým cieľom programového obdobia 2014 – 2020. Zdieľanie služieb musí smerovať k vyššej efektívite využitia zdrojov.

###### *Poradenstvo*

Posilnením odborných kapacít verejnej správy sa minimalizuje informačná asymetria medzi obstarávateľmi a dodávateľmi pri realizácii projektov a verejná správa sa stane relevantným partnerom ostatným sektorom. Znamená to aj rozvoj kapacít povinných osôb v oblasti architektonického riadenia svojich systémov. Inovačné centrum eGovernmentu bude zabezpečovať školenia pre odborníkov z jednotlivých inštitúcií verejnej správy tak, aby získali dostatočné vedomosti na efektívne plánovanie rozvoja informačného prostredia, ako i jeho prevádzku.

###### *Manažment implementácie eGovernmentu a eGov projektov*

Riadenie na úrovni programu eGovernmentu, ktoré prinesie inovačné centrum, zabezpečí koordináciu závislostí medzi projektmi; výstupy z každej fázy projektov budú sprístupnené všetkým zúčastneným stranám a vytvorí sa systém na testovanie riešení z hľadiska systémovej a cezhraničnej interoperability. Testovacie prostredie pre eGovernment bude dynamicky rekonfigurovateľné, bezpečné a cenovo efektívne.

Počas implementácie projektov budú jednotlivé výstupy kontrolované z pohľadu kvality analytického návrhu, architektúry systémov a celkového technologického riešenia. Výsledkom budú lepšie a kompatibilnejšie systémy verejnej správy. Povinné osoby vo všetkých fázach prípravy a realizácie projektov dostanú technickú asistenciu, ktorá pomôže riešiť kľúčové problémy na základe najlepších skúseností.

- Dôležitým aspektom bude zabezpečenie integrácie medzi jednotlivými informačnými systémami verejnej správy.

#### 4.2.6.1.2 Riešenie štandardizácie v eGovernmente

##### Opis typu aktivity

###### *Štandardizácia*

Rozvoj eGovernmentu si vyžiada prípravu a prijatie veľkého množstva kvalitných štandardov v oblasti informatizácie spoločnosti a digitálnej ekonomiky. V rámci aktivity bude inovačné centrum pripravovať štandardy (prostredníctvom odborných skupín), informovať o procese štandardizácie

a výsledných štandardoch (prostredníctvom webovej platformy), zavádzať štandardy do praxe, kontrolovaní ich dodržiavania a overovaní systémov, či sú v zhode so štandardami. Dôležitou funkciou bude tiež zabezpečenie, aby prijímané štandardy boli v súlade s Európskymi štandardami, čím bude podporená medzinárodná interoperabilita zavádzaných systémov.

Rozvoj služieb a technológií si bude vyžadovať v budúcnosti prijatie množstva štandardov pre informačné systémy verejnej správy v oblastiach ako:

- eGovernment cloud a zdieľanie služieb;
- informačná bezpečnosť;
- otvorené dáta;
- dátová vrstva verejnej správy;
- modelovanie procesov;
- mobilné riešenia eGovernmentu a podobne.

#### **4.2.6.1.3 Podpora reformy fungovania verejnej správy pri výkone agendy prostredníctvom informačných a komunikačných technológií**

##### **Opis typu aktivity**

V rámci aktivity sa pripraví podpora informačnými a komunikačnými technológiami pre reformu verejnej správy ESO.

##### ***Vybudovanie a rozvoj obslužných miest***

Vo vybraných lokalitách sa vytvoria zóny obsluhy s kvalifikovaným personálom postupne pre všetky agendy verejnej správy. Vznikne jednotný spôsob obsluhy pre služby verejnej správy. Dôraz bude kladený na kvalitu a odbornosť asistencie a zákaznícky spôsob obsluhy návštevníkov. Paralelne s tým bude obmedzená možnosť navštevovať jednotlivé úrady v stránkových hodinách. Zámerom je, aby v mieste asistovaných služieb bolo možné vybaviť každý problém súvisiaci s verejnou správou.

##### ***Implementácia systémov pre realizáciu procesov obsluhy a manažment elektronických úloh***

Na riadenie obsluhy zákazníkov budú nasadené moderné informačné technológie, ako vyvolávací systém a centralizovaný systém pre manažment vzťahov s občanmi. Ten ponúkne kvalifikovaným asistentom štandardizované procesy obsluhy občana pre každú životnú situáciu, históriu kontaktov a návštev občana, prístup ku komunikačným kanálom a znalostnej databáze pre pomoc v životných situáciách. Počas samotnej obsluhy sa bude podľa potreby automaticky komunikovať s agendovými informačnými systémami verejnej správy a generovať elektronické úlohy pre pracovníkov vykonávajúcich na pozadí vecnú agendu.

##### ***Štandardizácia optimalizovaných procesov a elektronizácia úloh pri výkone agendy***

Aby bolo možné efektívne realizovať konania, ktoré boli zadané v procesoch obsluhy na front office (mieste obsluhy), bude potrebné pristúpiť k štandardizácii úloh vo verejnej správe. Aby bolo možné takéto úlohy efektívne delegovať a manažovať, zavedú sa procesné mapy pre každú agendu. Tieto procesné mapy budú odvodené z platnej legislatívy a smerníc. Informačné systémy verejnej správy budú upravené aby takýto beh procesov umožnili.

##### ***Podpora manažmentu kvality verejnej správy***

Implementujú sa informačné systémy pre podporu manažmentu kvality verejnej správy. Elektronizácia úloh znamená tiež jasný prehľad o vykonaných aktivitách v rámci konaní verejnej správy. Manažment tak získa unikátne možnosti pre návrh systémov sledovania rôznych výkonnostných ukazovateľov pre ekonomické a procesné oblasti.

#### **4.2.6.1.4 Optimalizácia podporných a administratívnych činností**

##### **Opis typu aktivity**

V rámci reformy verejnej správy dôjde aj k centralizácii podporných procesov a operácii. V rámci organizácií verejnej správy budú vznikať špecializované organizačné jednotky zamerané na konkrétnu kompetenciu podpory (účtovníctvo, správa nehnuteľného majetku a podobne) vybavené informačnými nástrojmi pre riešenie požiadaviek.

Zavedú sa konsolidované informačné systémy pre riešenie podporných a administratívnych činností, ktoré poskytované záujemcom vo verejnej správe formou *Software-as-a-service*.

#### **4.2.6.1.5 Podpora využívania znalostí vo verejnej správe**

##### **Opis typu aktivity**

Budú sa implementovať systémy, ktoré umožnia komplexnú prácu s informáciami, veľkým množstvom dát najmä v oblastiach odhaľovania podvodov a rizikových analýz. Zavedú sa metódy, ktoré umožnia s dátami narábať ako zo vzácnymi zdrojmi.

Všetky vygenerované znalosti vo verejnej správe budú prístupné na zdieľanie – vybuduje sa kolaboračná platforma na výmenu znalostí. Podporí sa tak výmena najlepších skúseností a zrýchli generovanie kvalitných výstupov

Zvyšovanie kompetencií verejnej správy sa dosiahne tiež prostredníctvom systematického vzdelávania. Vybuduje sa centrálny eLearningový nástroj pre verejnú správu.

#### **4.2.6.1.6 Vytvorenie podmienok na realizáciu eGovernment cloudu**

##### **Opis typu aktivity**

Vypracuje sa podrobná stratégia, ktorá definuje konkrétne aktivity vedúce k možnosti poskytovania cloud služieb (zdieľaných služieb) vo verejnej správe. Vykoná sa úprava legislatívy a definujú sa jednotlivé role a zodpovednosti. Ďalším krokom je návrh presných štandardov a pravidiel poskytovania služieb: vlastnosti poskytovaných služieb; podmienky poskytovania služieb; spôsob vymáhania práv a povinností a podobne.

Vypracuje sa procesný model fungovania cloud služieb a kompetenčne sa zabezpečí dohľad nad používaním cloudových služieb. Aby takéto riešenie bolo udržateľné, je potrebný cenový model, na základe ktorého budú jednotlivé typy služieb účtované.

#### **4.2.6.1.7 Zriadenie riadiaceho orgánu pre cloudové služby**

##### **Opis typu aktivity**

V rámci aktivity bude pridelená rola riadiaceho orgánu pre cloudové služby a vytvorí sa katalóg dostupných služieb (jednotný priestor), ktorý bude slúžiť na získanie prístupu k službám a umožní nasledujúcu minimálnu funkcionálnosť: oboznámenie sa s ponukou služieb, objednávanie služieb, nahlasovanie problémov, sledovanie množstva spotrebovaných zdrojov, riešenie úhrad za spotrebované zdroje.

Nastavia sa procesy pre umiestňovanie služieb do katalógu a predchádzajúcej certifikácie a overovania služieb.

Nastavia sa pravidlá pre koordináciu nárastu výpočtových kapacít u jednotlivých prevádzkovateľov, riadenie záťaže medzi nimi a celkový manažment medzi dopytom a ponukou po službách infraštruktúry.

#### **4.2.6.1.8 Zriadenie prevádzkovateľov cloudových služieb**

##### **Opis typu aktivity**

Do podoby prevádzkovateľov eGovernment cloudových služieb sa transformujú vybrané inštitúcie verejnej správy. Prevádzkovatelia cloudových služieb vybudujú datacentrá, vytvoria infraštruktúru a zdroje aby mohli poskytovať a prevádzkovať cloudové služby podľa navrhnutých podmienok.

#### **4.2.6.1.9 Riešenie bezpečnostných opatrení pre cloudové služby**



### Opis typu aktivity

Na základe kategorizácie dát informačných systémov verejnej správy (z pohľadu ich citlivosti a kritickosti) sa navrhnujú druhy bezpečnostných úložísk a bezpečnostné požiadavky, ktoré musia takéto úložiská spĺňať. Informačný systém verejnej správy pracujúci s určitým typom údajov bude môcť byť migrovaný len do riešenia prevádzkovaľa, ktorý splní takéto bezpečnostné požiadavky.

Implementujú sa bezpečnostné opatrenia, ktoré zaručia, že prevádzkovateľ bude spĺňať navrhnuté bezpečnostné požiadavky a politiku.

#### **4.2.6.1.10 Riešenie komunikačného pripojenia inštitúcií verejnej správy**

##### Opis typu aktivít

Navrhované riešenie platformy pre eGovernment cloud výrazne zvýši požiadavky na potrebu komunikácie medzi prevádzkovateľmi a používateľmi eGovernment cloudových služieb. Zabezpečí sa vysokorychlostné pripojenie medzi koncovými stanicami a prevádzkovateľmi eGovernment cloudových služieb.

#### **4.2.6.1.11 Podpora opatrení pre znižovanie nákladov na prevádzku IKT vo verejnej správe**

##### Opis typu aktivít

Jednotlivé informačné systémy verejnej správy sa budú migrovať do eGovernment cloudu. Bude sa postupovať postupnými krokmi, od menej dôležitých aplikácií, po kritické. 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 informačných a komunikačných technológií sa podporí virtualizácia pracovných plôch a zavádzanie jednoduchých terminálov a klientov, namiesto PC.

#### **4.2.6.1.12 Zavádzanie európskej stratégie pre kybernetickú bezpečnosť a programu pre bezpečný internet**

##### Opis typu aktivity

Ako prvý krok na ceste k bezpečnému informačnému prostrediu prijme Slovensko európsku stratégiu pre kybernetickú bezpečnosť na základe návrhu smernice o zabezpečení vysokej úrovne sieťovej a informačnej bezpečnosti v EU predloženej Komisiou. Bude určený vnútroštátny orgán zodpovedný za jej vykonávanie. V rámci implementácie sa zabezpečí sprístupňovanie internetu a dôležitých infraštruktúrnych prevádzkovateľov. Organizácie verejnej správy prijmu postupy riadenia rizík a podávať správy o významných bezpečnostných incidentoch na ich hlavných službách. Centrálné systémy sa zabezpečia spôsobom, aby bolo možné vykonávať dohľad nad aktivitami v digitálnom priestore tak, aby nedošlo k manipulácii a zneužitiu informácií.

V rámci iniciatívy bezpečné používanie internetu (safer internet) sa budú zlepšovať nástroje na nastavenie súkromia podľa veku používateľa, na široké uplatnenie klasifikácie elektronického obsahu, na pohodlné aplikovanie rodičovskej ochrany a na efektívne odstraňovanie ilegálneho obsahu z internetu.

#### **4.2.6.1.13 Vytvorenie nástrojov na rozpoznanie incidentov a zabezpečenie biznis kontinuity**

##### Opis typu aktivity

Pre informačné systémy verejnej správy tam, kde to bude vhodné, sa nasadia nástroje pre zber údajov, skoré rozpoznanie útokov a incidentov, ako aj opatrenia pre prípady núdzového stavu. V rámci ochrany informačného prostredia bude nutné vytvoriť presné procesy pre zvládnutie situácie prelomenia bezpečnosti. Informácie o každej bezpečnostnej situácii bude potrebné v plnej miere

zozbierať a vyhodnotiť a na ich základe opatrenia pre zachovanie bezpečnosti neustále aktualizovať. Pre zozbieranie včas väčšieho množstva dát sa odporúča tiež simulovať útoky na vhodne pripravené systémy.

#### 4.2.6.1.14 Modernizácia bezpečnostných síl a vyšetrovania

##### Opis typu aktivity

Aby bolo možné v nadchádzajúcej dobe zabezpečiť ochranu jednotlivca a spoločnosti, budú sa prostredníctvom informačných a komunikačných technológií modernizovať príslušné bezpečnostné zložky verejnej správy a vylepšia sa možnosti ich vzájomnej kolaborácie v predmetných otázkach a zber potrebných údajov. Vytvorí sa systém jednotného vyšetrovacieho spisu. Pre potreby ochrany občanov bude nasadená biometrická identifikácia v databázach zamestnancov bezpečnostných zložiek.

#### 4.2.6.2 Hlavné zásady výberu projektov

S cieľom zabezpečiť efektívne a transparentné čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ, alokovaných pre prioritnú os OP 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.

Vzhľadom na špecifické postavenie MF SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám OPII budú jednotliví prijímatelia stanovení buď vopred a písomnými vyzvaniami (pre určité oblasti) žiadaní o predkladanie projektových žiadostí alebo v prípade dopytových projektov určených výberom.

#### 4.2.6.3 Plánované použitie finančných nástrojov

Použitie Európskeho fondu regionálneho rozvoja v indikatívnej výške 500 miliónov EUR a spolufinancovania zo štátneho rozpočtu vo výške 15%.

#### 4.2.6.4 Plánované použitie veľkých projektov

V rámci investičnej priority Efektívna verejná správa sa uvažuje o veľkom projekte v oblasti IKT podpory pre oblasť reformy verejnej správy v gescii MV SR, v podobe Národného projektu pre podporu vládneho programu ESO, zároveň sa uvažuje s veľkými projektmi v gescii MF SR, a to Národný projekt Centrálny ekonomický systém a Národný projekt Centrálna elektronické služby pre verejnú správu.

#### 4.2.6.5 Ukazovatele výstupov

Tab. 54 Spoločné a špecifické ukazovatele výstupov pre špecifický cieľ **Zavedenie inovačného centra eGovernmentu**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Memá jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predkladania správ
1.	Pomer projektov s vykonávanou kontrolou kvality Inovačným centrom (Ukazovateľ vyjadruje, aké percento z celkového počtu projektov realizovaných v rámci informatizácie má vykonanú externú kontrolu kvality vykonanú inovačným centrom pre výstupy každej etapy projektu vrátane vykonanej analýzy požiadaviek na riešenie, návrhu a modelovania riešenia)	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	75 %	SORO	Ročne počas trvania projektov
2.	Počet štandardov uvedených do praxe (Ukazovateľ vyjadruje koľko nových štandardov (chápe sa paraagrafové znenie) v oblasti informatizácie spoločnosti bude vyhodnotených a následne zavedených do používania)	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné	120	SORO	Ročne počas trvania projektov

				regióny			
--	--	--	--	---------	--	--	--

Tab. 55 Špecifické ukazovatele výstupov pre špecifický cieľ **Podpora procesov efektívnej verejnej správy**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predklada nia správ
3.	Počet životných situácií komplexne riešiteľných na klientskom centre ( <i>Ukazovateľ vyjadruje počet životných situácií (napríklad uzavretie manželstva, stavba domu), ktoré možno od začiatku až do konca vyriešiť cez klientské centrum pre služby. Zoznam relevantných životných situácií bude vopred definovaný</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	17	SORO	Ročne počas trvania projektov
4.	Počet vybudovaných klientskych miest pre služby verejnej správy ( <i>Ukazovateľ vyjadruje počet kamenných klientskych centier pre služby verejnej správy s patričným softvérovým a hardvérovým vybavením</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	79	SORO	Ročne počas trvania projektov
5.	Počet medzinárodne interoperabilných systémov, ktoré umožňujú riešiť cezhraničné služby ( <i>Ukazovateľ eviduje počet systémov ktoré riešia cezhraničné služby. V týchto službách bude možno použiť zahraničnú identitu a príslušné informačné systémy budú súčasťou jednotného európskeho priestoru a budú komunikovať podľa daných štandardov. Zoznam relevantných systémov a ich služieb pre cezhraničnú interoperabilitu bude vopred definovaný</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	20	SORO	Ročne počas trvania projektov
6.	Podiel procesov štandardizovaných pre elektronický výkon agendy konania ( <i>Ukazovateľ vyjadruje podiel procesov, ktoré boli štandardizované pre výkon agend a implementované do spoločnej platformy pre riešenie elektronických úloh a kontaktu s občanom</i> )	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	85	SORO	Ročne počas trvania projektov
7.	Počet centrálne nasadených podporných informačných systémov určených pre vnútornú správu na platforme zdieľaných služieb ( <i>Ukazovateľ vyjadruje počet podporných informačných systémov pre verejnú správu nasadených centrálne na zdieľanú platformu.</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	12	SORO	Ročne počas trvania projektov

Tab. 56 Špecifické ukazovatele výstupov pre špecifický cieľ **Zavedenie eGovernment cloudu**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predklada nia správ
8.	Reálne inštalovaný výkon v rámci eGov cloudu ( <i>Ukazovateľ eviduje celkový výkon nainštalovaný vo verejnej správe za rok a za celé obdobie sledovania. Reálne inštalovaný výkon bude oznamovaný povinnými osobami</i> )	GB RAM	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	100 000.	SORO	Ročne počas trvania projektov
9.	Reálne inštalovaná úložisková kapacita v rámci eGov cloudu ( <i>Ukazovateľ eviduje celkovú úložiskovú kapacitu nainštalovanú vo verejnej správe za rok a za celé obdobie sledovania v TB. Reálne inštalovaná úložisková kapacita bude oznamovaná</i> )	TB	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné	40 000	SORO	Ročne počas trvania projektov

	<i>povinnými osobami</i>			regióny			
--	--------------------------	--	--	---------	--	--	--

Tab. 57 Špecifické ukazovatele výstupov pre špecifický cieľ **Bezpečnosť**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predkladaní správ
10.	Pomer informačných a komunikačných systémov verejnej správy patriacich do kritickej infraštruktúry s vyriešenou bezpečnosťou podľa budúceho štandardu ( <i>Ukazovateľ vyjadruje pomer informačných a komunikačných systémov z celkového počtu systémov patriacich do kritickej infraštruktúry, ktoré majú vyriešené všetky opatrenia pre dosiahnutie požadovanej bezpečnosti. Pre obdobie 2014-2020 sa pripravuje nový zákon o informačnej bezpečnosti, s čím súvisí rozšírenie požadovaných bezpečnostných štandardov. Pripravuje sa tiež novelizácia zákona o kritickej infraštruktúre</i> )	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	95	SORO	Ročne počas trvania projektov
11.	Pomer informačných systémov verejnej správy s implementovaným nástrojom na rozpoznávanie, monitorovanie a riadenie bezpečnostných incidentov ( <i>Ukazovateľ vyjadruje pomer systémov z celkového počtu realizovaných systémov v rámci OPII, ktoré majú implementované nástroje na centrálnu rozpoznávanie, monitorovanie a riadenie bezpečnostných incidentov ako ich odhaľovanie, zaznamenávanie detailov a mitigovanie a sú zapojené do centrálného systému monitorovania bezpečnosti</i> )	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	80	SORO	Ročne počas trvania projektov

### INVESTIČNÁ PRIORITA: 2c) Širokopásmové pripojenie a siete novej generácie

#### 4.2.7 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

Pre investičnú prioritu 2c) Širokopásmové pripojenie a siete novej generácie sú definované nasledujúce špecifické ciele:

- ŠC 9: Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN

#### Špecifický cieľ 9: Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / 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. 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 (plánuje sa iba príprava 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 ambicióznou požiadavkou rýchlosti minimálne 30 Mbit/s podľa cieľov Digitálnej agendy pre Európu.

Prioritou pre smerovanie investícií do infraštruktúry by malo byť zabezpečenie ambiciózneho cieľa celonárodného pokrytia širokopásmovým pripojením s rýchlosťou nad 30 Mbit/s. V tomto kontexte je potrebné sa zamerať 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 rádiorieleových spojov.

Pre úplné splnenie cieľa základného širokopásmového pripojenia pre všetkých, je vhodné sa pri štátnej podpore sústrediť sa na pokrývanie bielych oblastí, ktorými sú vidiecke a riedko osídlené oblasti bez dostupnosti širokopásmového pripojenia za bežných cenových podmienok. Následnou prioritnou sú šedé oblasti, 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 by mala byť 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

- Prepracovaná metodika pre definovanie bielych a šedých miest po roku 2015 s ohľadom na zvýšený dopyt po širokopásmových službách a ponuku pripojenia s rýchlosťami pre 30 Mbit/s;
- Aktualizovaný zoznam bielych a šedých miest pre zavádzanie širokopásmového pripojenia po roku 2015;
- Vybudované regionálne optické siete v potrebných lokalitách;
- Vybudované regionálne siete založené na rádiorieleových spojoch v lokalitách s vysokou priemernou vzdialenosťou (okolo 50 km) a nízkou ekonomickou aktivitou.

Tab. 58 Spoločné a špecifické ukazovatele výsledkov programu pre zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota	Zdroj údajov	Interval vykazovania
1.	Percento populácie, ktorá nikdy nepoužila internet	%	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	17,7 %	2012	12 %	SORO	Ročne
2	Percento populácie využívajúce internet pravidelne	%	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	74, %	2012	80 %	SORO	Ročne

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

##### 4.2.8.1 Opis typu a príklady aktivít

Tab. 59 Aktivity pre špecifické ciele v rámci investičnej priority: Širokopásmové pripojenie a siete novej generácie

Špecifický cieľ	Typy a príklady aktivít	Identifikácia hlavných cieľových skupín	Cieľové územia	Typy prijímateľov
Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analytické práce pre riešenie širokopásmového pripojenia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Príspevková organizácia</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budovanie regionálnych sietí otvorených pre všetkých operátorov s technologickou neutralitou s ohľadom na cieľ 100 percentného pokrytia 30 Mbit/s:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Výstavba národných optických regionálnych sietí;</li> <li>– Výstavba národných regionálnych sietí založených na rádioroleových spojoch.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Široká verejnosť</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ NUTS1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Príspevková organizácia</li> </ul>



#### 4.2.8.1.1 Analytické práce pre riešenie širokopásmového pripojenia

##### Opis typu aktivity

- Príprava projektovej dokumentácie

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 sivých miest;
- Vytvorenie postupov prípadne nástrojov na jednoduchú aktualizáciu bielych a sivých miest;
- Vytvorenie prevádzkových modelov,
- Aktualizácie schémy štátnej pomoci.

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

##### Opis typu aktivity

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 oblastiach budú v súlade s usmernením Spoločenstva 2013/C 25/01 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 a Energotel.

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 rádioroleových spojov. Toto prepojenie bude uskutočnené dvoma aktívnymi skokmi na preklopenie priemernej vzdialenosti k obciam v hodnote 50 km. 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.

#### 4.2.8.2 Hlavné zásady výberu projektov

S cieľom zabezpečiť efektívne a transparentné čerpanie finančných prostriedkov z fondov EÚ, alokovaných pre prioritnú os OP 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.



Vzhľadom na špecifické postavenie MF SR vo vzťahu k podporovaným aktivitám OPII budú jednotliví prijímatelia stanovení buď vopred a písomnými vyzvaniami (pre určité oblasti) žiadaní o predkladanie projektových žiadostí alebo v prípade dopytových projektov určení výberom.

#### 4.2.8.3 Plánované použitie finančných nástrojov

Použitie Európskeho fondu regionálneho rozvoja v indikatívnej výške 100 miliónov EUR a spolufinancovania zo štátneho rozpočtu vo výške 15%.

#### 4.2.8.4 Plánované použitie veľkých projektov

Na realizáciu špecifického cieľa Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / 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.

#### 4.2.8.5 Ukazovatele výstupov

Tab. 60 Špecifické ukazovatele výstupov pre špecifický cieľ **Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN**

P. č.	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónu	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Interval predkladania správ
1.	Počet bielych miest ( <i>Ukazovateľ vyjadruje počet bielych miest ako územné jednotky, v ktorých nie sú dostupné služby širokopásmového internetu s rýchlosťou aspoň 1 Mbit/s, alebo sú tieto služby poskytované za nedostupnú cenu. V súčasnosti sa vychádza zo štúdie NASES). Cieľová hodnota pre rýchlosť širokopásmového internetu v pokrytých bielych miestach je 30 Mbit/s</i> )	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	0	SORO	Ročne počas trvania projektu
2.	Percento domácností bývajúcich v oblasti s prístupom k internetu s rýchlosťou aspoň 30 Mbit/s ( <i>Ukazovateľ vyjadruje percento domácností, ktoré bývajú v oblastiach s možnosťou pripojenia k sieťam NGN, ktoré sú založené na technológiách: FTTH, FTTB, Cable Docsis 3.0, VDSL a iných technológiách širokopásmového internetu s rýchlosťou vyššou ako 30 Mbit/s pri downloade</i> )	%	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	100 %	SORO	Ročne počas trvania projektu

#### 4.2.9 Výkonnostný rámec

Navrhnuté čiastkové ciele pre rok 2018 obsahujú finančný ukazovateľ a relevantný ukazovateľ výsledku pre každú investičnú prioritu. Ukazovatele výsledku boli stanovené tak, aby odrážali hlavný zámer politik v jednotlivých prioritách.

Tab. 61 Rámec výkonnosti prioritnej osi

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
Suma uhradená prijímateľom	EUR	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac	22,5 % alokácie PO	100 % alokácie PO	RO OPII	Nízky vplyv externých faktorov, ktoré môžu ovplyvniť certifikáciu výdavkov

Fáza implementácie, finančný ukazovateľ, ukazovateľ výstupov alebo výsledkov	Merná jednotka	Fond	Kategória regiónov	Čiastkový cieľ pre rok 2018	Konečný cieľ	Zdroj údajov	Zdôvodnenie výberu ukazovateľov
			rozvinuté regióny; Prechodné regióny				
Počet životných situácií, ktoré je možné riešiť prostredníctvom mobilných aplikácií	Počet	EFRR	Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	30 % plánovaného počtu	100 % plánovaného počtu	SORO	Ukazovateľ vyjadruje snahu o zvýšenie kvality života občanov a konkurencieschopnosti ekonomiky.
Počet životných situácií komplexne riešiteľných na klientskom centre	Počet		Menej rozvinuté regióny; Viac rozvinuté regióny; Prechodné regióny	30 % plánovaného počtu	100 % plánovaného počtu	SORO	Ukazovateľ vyjadruje prepojenie na reformu verejnej správy (ESO).
Počet bielych miest	Počet		Menej rozvinuté regióny; Prechodné regióny	500	0	SORO	Ide o hlavný ukazovateľ, ktorý vyjadruje pokrok v aktivitách pre zavádzanie širokopásmového pripojenia. Je nevyhnutné, aby sa s redukciou počtu bielych miest začalo pred rokom 2018.

#### 4.2.10 Kategórie výdavkov

Tab. 62 Kategórie výdavkov

Rozmer 1 Oblasť výdavkov		Rozmer 2 Forma financovania		Rozmer 3 Územie		Rozmer 6 Územné mechanizmy realizácie		Rozmer 8 Tematický cieľ	
Kód	Čiastka v EUR	Kód	Čiastka v EUR	Kód	Čiastka v EUR	Kód	Čiastka v EUR	Kód	Čiastka v EUR
		01		00					

### 4.3 Opis prioritných osí pre technickú pomoc

#### 4.3.1 PRIORITNÁ OS 8 – TECHNICKÁ POMOC

Cieľom technickej pomoci je podporiť kvalitu implementácie OPII tak, aby všetky finančné prostriedky vyčlenené na tento operačný program boli použité na oprávnené aktivity OPII, ktoré predstavujú priority SR v oblasti budovania a modernizácie dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti a aby bolo použitie všetkých finančných prostriedkov realizované prostredníctvom oprávnených výdavkov.

Zabezpečenie procesov na všetkých úrovniach implementácie OPII (príprava, riadenie, monitorovanie, hodnotenie, informovanie a komunikácia, budovanie sietí, riešenie sťažností, kontrola a audit) bude podporovať dosiahnutie globálneho cieľa OPII použitím všetkých alokovaných finančných prostriedkov zmysluplne, efektívne a v súlade s pravidlami EÚ a SR.

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.

##### 4.3.1.1 Špecifické ciele pre investičné priority a očakávané výsledky

#### Špecifické ciele

PO 8-ŠC 1: Zabezpečenie efektívneho využitia finančnej alokácie pre OPII

Aby boli finančné prostriedky alokované pre OPII využité v plnej miere a efektívne, je potrebné naviazat' ich na výdavky spĺňajúce pravidlá oprávnenosti v zmysle platných predpisov EÚ a SR a vzťahujúce sa na oprávnené aktivity odrážajúce priority SR. Na dosiahnutie tohto cieľa je dôležité kvalitne zabezpečiť procesy týkajúce sa vypracovania riadiacej dokumentácie, všetkých fáz prípravy projektov, finančného a projektového riadenia, realizácie, kontroly, monitorovania a hodnotenia. Dosiahnutie špecifického cieľa 1 bude zabezpečené kvalitnou implementáciou OPII, ktorá bude výsledkom podpory útvarov zapojených do implementácie OPII na úrovni riadiacich a kontrolných orgánov (RO OPII, SORO, Platobná jednotka, kontrola a audit), ako aj podpory prípravy a realizácie projektov na úrovni oprávnených prijímateľov. Potreba zamerať sa v rámci projektových cyklov na časť prípravy sa ukázala v programovom období 2007-2013 ako jedna z kľúčových oblastí, nakoľko dáva základný predpoklad pre úspešnú realizáciu projektov a tým aj celého operačného programu. V programovom období 2014 – 2020 budú preto prostriedky technickej pomoci podporovať aj kapacity a procesy spojené s implementáciou OPII na úrovni prijímateľov, s cieľom zvýšiť kvalitu a rýchlosť prípravy projektov a zabezpečiť ich úspešnú realizáciu.

Tab. 63 Zoznam ukazovateľov výsledkov vzťahujúcich sa k PO8-ŠC1:

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2022)	Zdroj údajov	Interval predkladania správ
1.	Výška absorbovaných oprávnených výdavkov z celkovej alokácie OPII	%	0	2014	100	Výročná správa o vykonávaní OPII	ročne

#### Skupiny oprávnených aktivít pre ŠC 1:

- **Zapojenie erudovaných administratívnych kapacít do implementácie OPII**

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

**s cieľom:** pritiahnutia 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 rovnosti medzi mužmi a ženami, rovnosti príležitostí a zásada predchádzania diskriminácie.

- **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.

- **Podpora technických kapacít útvarov zapojených do implementácie OPII**

**formou:** materiálo-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.

- **Zabezpečenie výmeny informácií na úrovni útvarov a organizácií zapojených do implementácie OPII, problematiky fondov EÚ a problematiky v oblasti dopravy a informatizácie 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.

- **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.

- **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 tlmočnicke služby vzťahujúce sa na implementáciu OPII.

**s cieľom:** zvýšiť kvalitu spracovávaných podkladov a procesov prípravy projektov a tým zabezpečiť rýchlejšieho schvaľovania projektov a úspešnosti ich realizácie; zvýšenie kvality podkladov a procesov zapojením externých odborníkov do implementácie OPII.

## PO 8-ŠC 2: Zabezpečenie efektívnej komunikácie OPII

Časť prostriedkov technickej pomoci bude vynaložená na zabezpečenie efektívnej komunikácie OPII s cieľom zaistenia publicity a znalosti u obyvateľov o prínosoch EÚ v oblasti rozvoja dopravného systému a informatizácie spoločnosti v SR. Zabezpečenie informovanosti verejnosti o podpore EÚ vytvorí predpoklad zvýšenia pozitívneho prístupu a občianskeho cítenia k EÚ.

Tab. 64 Zoznam ukazovateľov výsledkov vzťahujúcich sa na PO8-ŠC2:

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2022)	Zdroj údajov	Interval predkladania správ
1.	% obyvateľov majúcich znalosť o podpore EÚ pri budovaní integrovanej infraštruktúry (dopravné projekty + vysokorýchlostný internet) vo vzťahu k celkovej populácii SR	%	0	2014	40	Sociologický prieskum	ročne

**Skupiny oprávnených aktivít pre ŠC 2:**

- 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 ŠC 2 bude definovaný v **Komunikačnej stratégii OPII 2014 – 2020**.

**5 FINANČNÝ PLÁN OP****5.1 Výška celkových finančných prostriedkov plánovaných na podporu z každého fondu EÚ (v EUR za zdroje EÚ)**

Katégorie regiónov	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Spolu
EFRR v menej rozvinutých regiónoch	227 980 000	227 060 000	224 880 000	230 610 000	259 070 000	291 400 000	339 000 000	<b>1 800 000 000</b>
EFRR v prechodných regiónoch	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
EFRR vo viac rozvinutých regiónoch	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>EFRR Spolu</b>	<b>227 980 000</b>	<b>227 060 000</b>	<b>224 880 000</b>	<b>230 610 000</b>	<b>259 070 000</b>	<b>291 400 000</b>	<b>339 000 000</b>	<b>1 800 000 000</b>
KF	125 067 300	205 417 800	298 577 800	424 576 700	455 785 300	467 896 100	351 679 000	<b>2 329 000 000</b>
<b>KF Spolu</b>	<b>125 067 300</b>	<b>205 417 800</b>	<b>298 577 800</b>	<b>424 576 700</b>	<b>455 785 300</b>	<b>467 896 100</b>	<b>351 679 000</b>	<b>2 329 000 000</b>
<b>Spolu</b>	<b>353 047 300</b>	<b>432 477 800</b>	<b>523 457 800</b>	<b>655 186 700</b>	<b>714 855 300</b>	<b>759 296 100</b>	<b>690 679 000</b>	<b>4 129 000 000</b>

Poznámka:

Rozdelenie alokácií z fondov (KF a EFRR) na jednotlivé roky vychádza z nastavenia ročných záväzkov a priebehu čerpania zdrojov programového obdobia 2007 – 2013, ako aj zo skutočnosti, že v rokoch 2014 a 2015 dôjde k prekryvaniu dvoch programových období, pri ktorých preto predpokladáme pomalší nábeh čerpania finančných prostriedkov.

### 5.1.1 Finančný plán OP uvádzajúci pre celé programové obdobie, OP a každú prioritnú os výšku celkových finančných prostriedkov plánovaných na podporu z každého fondu a výšku národného spolufinancovania (EUR)

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
						Národné verejné financovanie	Národné súkromné financovanie			Príspevky EIB
				(a)	(b) = (c) + (d)	€	(d)	€ = (a) + (b)	(f) = (a) / (c)	
PO 1 – ŽI TEN-T	KF	N/A	642 000 000	545 700 000	96 300 000	96 300 000		<b>642 000 000</b>	85,0 %	
PO 2 – CI TEN-T	KF	N/A	1 370 000 000	1 164 500 000	205 500 000	205 500 000		<b>1 370 000 000</b>	85,0 %	
PO 3 – VOD	KF	N/A	591 000 000	502 350 000	88 650 000	88 650 000		<b>591 000 000</b>	85,0 %	
PO 4 – VD	KF	N/A	137 000 000	116 450 000	20 550 000	20 550 000		<b>137 000 000</b>	85,0 %	
PO 5 – ŽI	EFRR	Menej rozvinuté	341 176 471	290 000 000	51 176 471	51 176 471		<b>341 176 471</b>	85,0 %	
PO 6 – CI	EFRR	Menej rozvinuté	608 852 941	517 525 000	91 327 941	91 327 941		<b>608 852 941</b>	85,0 %	
PO 7 – IS	EFRR	Menej rozvinuté	1 022 558 824	869 175 000	153 383 824	153 383 824		<b>1 022 558 824</b>	85,0 %	
PO 8 – TP	EFRR	N/A	145 058 824	123 300 000	21 758 824	21 758 824		<b>145 058 824</b>	85,0 %	
Spolu	KF	N/A	<b>2 740 000 000</b>	<b>2 329 000 000</b>	<b>411 000 000</b>	<b>411 000 000</b>		<b>2 740 000 000</b>	85,0 %	
Spolu	EFRR	Menej rozvinuté	<b>1 972 588 235</b>	<b>1 676 700 000</b>	<b>295 888 235</b>	<b>295 888 235</b>		<b>1 972 588 235</b>	85,0 %	
Spolu	EFRR	Prechodné	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
Spolu	EFRR	Viac rozvinuté	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
Spolu	EFRR	N/A	<b>145 058 824</b>	<b>123 300 000</b>	<b>21 758 824</b>	<b>21 758 824</b>	<b>0</b>	<b>145 058 824</b>	85,0 %	
<b>Celková suma</b>			<b>4 857 647 059</b>	<b>4 129 000 000</b>	<b>728 647 059</b>	<b>728 647 059</b>	<b>0</b>	<b>4 857 647 059</b>		

**Pozn.:** Ide o indikatívne rozdelenie alokácie OPII na prioritné osi. Pre sektor dopravy budú v ďalšom období ešte vyčlenené zdroje z finančného nástroja CEF, a to v sume cca 877 mil. EUR (zdroje EÚ a ŠR). Zdroje nástroja CEF by mali byť použité prioritne na výstavbu a modernizáciu železničných koridorov, pričom na rozvoj cestnej infraštruktúry by malo smerovať max. 10 % národnej obálky (pozri tiež kap. 9.2).



## 6 INTEGROVANÝ PRÍSTUP K ÚZEMNÉMU ROZVOJU

### 6.1 Používanie nástrojov komunitne vedeného miestneho rozvoja

### 6.2 Trvalo udržateľný rozvoj

### 6.3 Prístup k používaniu Integrovaných územných investícií

Tab. 65 Indikatívna finančná alokácia pre Integrované územné investície okrem tých, ktoré sú uvedené v bode 7.2

Názov Integrovanej územnej investície:		
Orgán zodpovedný za implementáciu Integrovanej územnej investície:		
Priorita	Fond	Indikatívna finančná alokácia (podpora EÚ) v EUR
Prioritná os 1	EFRR	
Prioritná os 2	ESF	
<b>Spolu:</b>		

## 7 ŠPECIFICKÉ POTREBY GEOGRAFICKÝCH OBLASTÍ

**7.1 Geografické oblasti najviac postihnuté chudobou/cieľové skupiny najviac ohrozené diskrimináciou**

**7.2 Stratégia pre riešenie špecifických potrieb geografických oblastí/cieľových skupín najviac postihnutých chudobou**

Tab. 66 Opis príspevku OP na riešenie špecifických potrieb geografických oblastí/cieľových skupín najviac postihnutých chudobou

Cieľová skupina/geografická oblasť	Plánované aktivity	Prioritná os	Investičná priorita	Ukazovateľ (názov ukazovateľa)	Merná jednotka	Cieľová hodnota pre rok 2022	Fond

**7.3 Špecifické potreby geografických oblastí závažne a trvalo znevýhodnených prírodnými a demografickými podmienkami**

## 8 SYSTÉM IMPLEMENTÁCIE

### 8.1 Orgány zodpovedné za riadenie, kontrolu a audit a úloha partnerov

#### 8.1.1 Identifikácia príslušných orgánov a stručný opis ich úloh

Tab. 67 Identifikácia a kontaktné údaje príslušných orgánov

Inštitúcia	Názov inštitúcie	Štatutárny zástupca inštitúcie	Adresa	Telefón	E-mailová adresa
Riadiaci orgán	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR	minister	Námestie slobody č. 6 P.O. BOX 100 810 05 Bratislava		
Sprostredkovateľský orgán pod riadiacim orgánom	Ministerstvo financií SR	minister	Ministerstvo financií Slovenskej republiky Štefanovičova 5 P. O. BOX 82 817 82 Bratislava		
Sprostredkovateľský orgán pod riadiacim orgánom	Ministerstvo vnútra SR	minister	Ministerstvo vnútra SR Pribinova 2, 812 72 Bratislava		
Certifikačný orgán	Ministerstvo financií SR	minister	Ministerstvo financií Slovenskej republiky Štefanovičova 5 P. O. BOX 82 817 82 Bratislava		
Orgán auditu	Ministerstvo financií SR	minister	Ministerstvo financií Slovenskej republiky Štefanovičova 5 P. O. BOX 82 817 82 Bratislava		
Orgán, ktorému bude EK zasielať platby	Ministerstvo financií SR	minister	Ministerstvo financií Slovenskej republiky Štefanovičova 5 P. O. BOX 82 817 82 Bratislava		

#### 8.1.2 Účasť partnerov

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 v oblasti samotnej realizácie definovaných cieľov, ich monitorovania a hodnotenia.

##### 8.1.2.1 Úloha partnerov pri implementácii, monitorovaní a hodnotení OP

V súlade s čl. 5 návrhu všeobecného nariadenia bude RO pokračovať v uplatňovaní princípu partnerstva pri samotnej implementácii, monitorovaní a hodnotení programu. Princíp partnerstva sa dá rozdeliť do troch úrovní. Prvou je úroveň samotnej prípravy dokumentu, ktorá je popísaná v kapitole 2.1. Druhou úrovňou je úroveň implementácie definovanej stratégie operačného programu. Treťou úrovňou je oblasť monitorovania a hodnotenia operačného programu. V rámci druhej úrovne bude partnerstvo uplatňované najmä prostredníctvom spolupráce s prijímateľmi pomoci, ako aj

sprostredkovateľskými orgánmi pod riadiacim orgánom, nezávislými odbornými konzultantmi JASPERS (EIB) a reprezentantmi EK. Kooperácia bude spočívať hlavne v efektívnej príprave a schvaľovaní veľkých projektov.

Pri poslednej tretej úrovni pôjde o uplatňovanie princípu partnerstva v rámci procesov monitorovania a hodnotenia operačného programu. RO OPII zriadi monitorovací výbor najneskôr do 3 mesiacov odo dňa oznámenia rozhodnutia EK o schválení operačného programu v súlade s návrhom všeobecného nariadenia (čl. 41). Zloženie monitorovacieho výboru bude brať do úvahy princíp partnerstva a členmi tohto monitorovacieho výboru budú okrem predstaviteľov riadiaceho orgánu, sprostredkovateľských orgánov, certifikačného orgánu, orgánu auditu aj zástupcovia relevantných partnerov, ďalej pozorovatelia zo strany EK, resp. JASPERS. Zloženie partnerov zastúpených v monitorovacom výbore bude odzrkadľovať charakter operačného programu a medzi členmi budú príslušní zástupcovia regionálnej a miestnej samosprávy, príslušné orgány ústrednej štátnej správy, hospodárski a sociálni partneri, ako aj zástupcovia mimovládnych organizácií vrátane subjektov zodpovedných za podporu rovnosti a nediskriminácie.

Monitorovací výbor bude poskytovať hlavnú platformu pre monitorovanie a hodnotenie dosiahnutého pokroku v implementácii operačného programu, pričom navrhuje prípadné odporúčania na zmeny a doplnenia programu.

### **8.1.3 Monitorovanie a hodnotenie**

Cieľom monitorovania je systematicky zbierať, triediť, agregovať a ukladať relevantné informácie pre potreby hodnotenia a kontroly riadiacich procesov pri splnení podmienok definovaných vo všeobecnom nariadení. Proces monitorovania OPII je z hľadiska postupov rozdelený na projektovú a programovú úroveň.

### **8.1.4 Monitorovací informačný systém**

IT monitorovací systém pre ŠF a KF (ďalej len „ITMS“) je centrálny informačný systém, ktorý slúži na evidenciu, spracovávanie, export a monitorovanie dát o programovaní, projektovom a finančnom riadení, kontrole a audite ŠF a KF. Spoločný monitorovací systém má za úlohu zabezpečiť jednotný a kompatibilný systém monitorovania, riadenia a finančného riadenia programov financovaných zo ŠF a KF.

### **8.1.5 Publicita a informovanosť**

Špecifické postavenie rezortu, pri ktorom MDVRR SR neuplatňuje systém výziev na dopravné projekty a kde existuje obmedzený počet vopred stanovených prijímateľov pomoci z fondov EÚ zásadným spôsobom ovplyvňuje aj realizáciu publicity a poskytovanie informácií. Hlavným cieľom informačnej činnosti preto bude zabezpečiť informovanosť širokej verejnosti o možnostiach a prínosoch OPII.

RO OPII vypracuje na obdobie 2014 – 2020 Komunikačný plán (KP) s podrobným popisom prípravy, nastavenia stratégie, riadenia, implementácie a vyhodnocovania informačno-propagačných aktivít operačného programu dopravných projektov a projektov v oblasti informatizácie, ktorého súčasťou bude Plán konkrétnych informačno-propagačných aktivít spracovaný na jednotlivé kalendárne roky.

## 9 SYNERGIA

### 9.1 Deliace línie s ostatnými EŠIF

Cieľom stanovenia deliacich línií je zabezpečiť komplementaritu vzájomne súvisiacich aktivít a zároveň predísť duplicite, resp. vzájomnému prekryvaniu sa podporovaných aktivít. Riadiaci orgán pre OPII v kooperácii s riadiacimi orgánmi ostatných operačných programov financovaných z EŠIF identifikoval a definoval synergické prepojenia medzi príbuznými stratégiami v rámci nasledovných operačných programov.

Tab. 68 Komplementarita operačných programov vo vzťahu k doprave

OP Integrovaná infraštruktúra	Integrovaný Regionálny OP
<b>Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry</b>	
Výstavba diaľnic a rýchlостných ciest	Výstavba, rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy
Výstavba a modernizácia ciest I. triedy	
<b>Podpora udržateľnej mestskej mobility</b>	
Nákup mobilných prostriedkov MHD (električiek a trolejbusov)	Nákup autobusov pre zabezpečenie MHD
Nákup mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú verejnú osobnú dopravu	
-	Náhrada autobusov na dieselový pohon za vozidlá s nízkymi emisiami (v súlade s koncepciou rozvoja verejnej osobnej dopravy)
-	Budovanie plniacich staníc (CNG, LPG), prípadne inej zásobovacej infraštruktúry
-	Rozvoj cyklistickej infraštruktúry v mestách a obciach
Výstavba infraštruktúry pre integrované dopravné systémy	Technická podpora integrovaných dopravných systémov – tarifné a informačné systémy, dispečerské systémy IDS
Nákup technickej podpory bezpečnosti cestnej premávky	-

Tab. 69 Komplementarita operačných programov vo vzťahu k informatizácii spoločnosti

OP	Prioritná os	OPII	Vzájomná synergia/deliaca línia
EVS	Prioritná os 1 – Posilňovanie inštitucionálnych kapacít a efektívnosti verejnej správy	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	OPII podporí projekty informatizácie zamerané na efektívne organizovanie a riadenie subjektov verejnej správy, optimalizáciu procesov, boj proti korupcii, efektívnu justíciu, efektívny výber daní a cieľ a pod. Synergický efekt bude spočívať vo vzájomnom prepojení EVS, ktoré je zamerané na zmenu a zlepšenie procesov a fungovanie verejnej správy a OPII, ktoré je zamerané na informatizáciu procesov. EVS bude financovať „soft projekty“ z ESF, OPII financovať projekty zamerané na podporu reformy verejnej správy z EFRR.
IROP	N/A	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	OPII podporí projekty informatizácie v samospráve, ktoré môžu synergicky podporiť rozvoj regiónov podporený prostredníctvom aktivít v IROP. OPII realizuje projekty informatizácie v samospráve, IROP sa zameriava na iné oblasti podpory mimo informatizácie.

OP KŽP	Prioritná os 3 – Energeticky efektívnejšie nízkouhlíkové hospodárstvo (Investičná priorita 1 a 5)	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	OPII podporí projekty zamerané na e-služby pre občanov a podnikateľov, reformu verejnej správy a zavádzanie broadbandu. OPII nebude riešiť zavádzanie smart grids. OP KŽP rieši špecifický cieľ „Podpora rozvoja a zavádzania inteligentných sietí, ktoré spájajú energetickú efektívnosť a miestnu výrobu energie na územnom základe.“
OP SR-ČR	Prioritná os 4 – Výskum a inovácie	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	OPII bude podporovať aktivity smerujúce k interoperabilite elektronických služieb medzi členskými štátmi, OPII implementovaním svojich priorít vytvorí podmienky pre ďalší rozvoj výskumu a inovácií v oblasti IT. OPII podporuje projekty slovenských ÚOŠS a OS zamerané na interoperabilitu medzi členskými OP ČR – SK, podporuje výskum a inovácie – cezhraničné projekty.
OP IZ	N/A	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	Implementovaním aktivít v rámci OPII sa vytvoria podmienky pre rast zamestnanosti a zvyšovanie odbornosti v oblasti IKT, ktorý je jedným z najdynamickejších odvetví z hľadiska zamestnanosti a prínosu k HDP. Zameranie OP je úplne odlišné zatiaľ nie je potreba definovania deliacich línií.
OP VaI	Prioritná os 1 – Výskum vývoj a inovácie	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	OP VaI plánuje investovať do podpory pre inštitúcie výskumu a vývoja, podpora výskumu a vývoja v oblasti IKT, OPII bude implementovať národné projekty ÚOŠS a OS, ktoré vyvolajú dopyt po inováciách v oblasti IKT. OP VaI bude implementovať projekty zamerané na výskumné inštitúcie, podporovať výskum, OPII projekty pre štátnu správu a samosprávu na budovanie elektronických služieb a reformu VS. <b>Potreba stanovenia deliacich línií v ďalšej fáze.</b>
	Prioritná os 2 – Podpora MSP	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	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 verejnej správy, broadbandu, vytvorí tak prostredie pre zapojenie sa MSP ako dodávateľov riešení, resp. používateľov služieb primárne určených pre verejnú správu. Podpora startupov a spinoffov – OPII vid' vyššie
OP RV	N/A	Prioritná os 7 Informatizácia spoločnosti	OPII podporí pokrytie bielych miest broadbandom a prístup obyvateľov na vidieku k eGov službám VS a samosprávy, ako aj možnosť využívať všetky výhody širokopásmového pripojenia.

## 9.2 Zabezpečenie koordinácie s Nástrojom na prepájanie Európy (CEF)

Návrh právneho predpisu Nástroja na prepájanie Európy (CEF) obsahuje 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.

CEF umožňuje financovať prípravu a realizáciu projektov spoločného záujmu v rámci politiky transeurópskych sietí v sektoroch dopravy, energetiky a telekomunikácií. Výška finančného krytia nástroja CEF na obdobie rokov 2014 – 2020 bude **29 299 mil. Eur**, vrátane 10 000 mil. EUR alokovaných len pre dopravu, ktoré sa presunú z Kohézneho fondu a ktoré budú oprávnené čerpať len tzv. kohézne krajiny. Táto celková suma sa medzi jednotlivé sektory delí nasledovne:

- a) doprava: 23 174 mil. Eur, z toho 10 000 mil. Eur z Kohézneho fondu,
- b) energetika: 5 126 mil. Eur,
- c) telekomunikácie: 1 000 mil. Eur.

Presun finančných prostriedkov z Kohézneho fondu na dopravnú infraštruktúru v rámci nástroja CEF bude slúžiť na spolufinancovanie vopred určených projektov uvedených v prílohe k nariadeniu. Prostriedky finančnej obálky fondu CEF, presunuté z uvedených 10 000 mil. EUR vyhradených pre kohézne krajiny, alokované pre SR dosahujú **745 mil. Eur**, čo vrátane národného spolufinancovania predstavuje sumu 876 mil. Eur. Táto alokácia môže byť využitá iba na financovanie výdavkov súvisiacich s budovaním siete TEN-T CORE. Ostatné prostriedky alokované v CEF pre dopravu budú pridelené všetkým členským štátom EÚ na základe výziev 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 CEF. Následne po preklopení hraničného termínu by sa všetky nepoužité finančné prostriedky v rámci kohéznej časti CEF mali uvoľniť aj pre ostatné kohézne členské štáty EÚ a presunúť na nové projekty prostredníctvom nových súťažných výziev na predkladanie projektových návrhov.

**Na základe uvedeného bude po roku 2013 preferovaná výstavba a modernizácia dopravnej infraštruktúry TEN-T prioritne prostredníctvom nástroja CEF. Cieľom je dosiahnuť plné využitie finančných prostriedkov alokovaných SR z európskych nástrojov.** Ciele v oblasti budovania dopravnej infraštruktúry uvedené v tomto dokumente sú aplikovateľné taktiež pre nástroj CEF.

V rámci nástroja CEF nie je pevne stanovené percentuálne rozdelenie zdrojov medzi jednotlivé druhy dopravy. EK žiada členské štáty, aby zdroje finančného nástroja smerovali prioritne na výstavbu a modernizáciu železničných koridorov, pričom na rozvoj cestnej infraštruktúry by malo smerovať max. 10 % národnej obálky. Prioritné zameranie finančného nástroja indikuje taktiež príloha I nariadenia, v rámci ktorej sú projekty spoločného záujmu lokalizované najmä na železničných koridoroch.

Tab. 70 Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu CEF

P. č.	Názov projektu	Dĺžka (km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Realizácia projektu	
				Začiatok	Ukončenie
1.	D3 Svrčinovec – Skalité (2. etapa)	12,8	355 163	2013	2016
2.	D3 Čadca, Bukov – Svrčinovec	5,7	206 980	2014	2017
<b>Investičný potenciál</b>			<b>562 143</b>	-	-



Tab. 71 Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu CEF

P. č.	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/)	24	157 276	2014	2016
2.	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov – Považská Teplá)	16	380 000	2015	2018
3.	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – št. hr. SR/Rak., realizácia	4	5 000	2018	2019
<b>Investičný potenciál</b>			<b>542 276</b>	-	-

Výška finančného krytia nástroja CEF na obdobie rokov 2014 – 2020 bude **29 299 mil. EUR**, vrátane 10 000 mil. EUR, ktoré sa presunú z Kohézneho fondu. Čiastka vo výške 1 000 mil. EUR je vyčlenená na podporu investícií do rýchlych a veľmi rýchlych širokopásmových sietí a celoeurópskych digitálnych služieb.

Financovanie z tohto nástroja by malo viesť k poskytovaniu ďalších peňazí zo súkromných a verejných zdrojov, pretože projektom v oblasti tejto sféry infraštruktúry by to malo dodať na dôveryhodnosti a znížiť ich rizikový profil. Európska komisia sa na základe konzervatívnych odhadov domnieva, že by financovanie infraštruktúry informačných sietí mohlo stimulovať investície v hodnote viac ako 50 miliárd EUR.

V oblasti digitálnych služieb by mali byť poskytnuté peniaze 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 príslušnej infraštruktúry jednotlivých členských štátov.

V podmienkach Slovenska bude možné prostriedky CEFu 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.

Tab. 72 Možné využitie CEF v rámci informatizácie spoločnosti

Investičná priorita	Špecifický cieľ	Nástroj
Služby občanom a podnikateľom	Rozvoj elektronických služieb.	EFRR, CEF
	Využívanie otvorených dát	EFRR
	Podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike	EFRR, CEF
	Podpora eInklúzie	EFRR
Efektívna verejná správa	Zavedenie inovačného centra eGovernmentu	EFRR
	Podpora procesov efektívnej verejnej správy	EFRR
	Zavedenie eGovernment cloudu	EFRR, CEF
	Bezpečnosť	EFRR
Širokopásmové pripojenie	Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia	EFRR *

\* V prípade, ak sa uvoľnia zdroje z komunitárnych programov na financovanie širokopásmového pripojenia, je možné rátať s ich použitím.

**10 EX ANTE KONDICIONALITY****10.1 Identifikácia ex ante kondicionalít a hodnotenie ich splnenia**

Tab. 73 Identifikácia ex ante kondicionalít a hodnotenie 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*
<b>Tematické ex ante kondicionality</b>						
7.1 Cestná doprava: Existencia komplexného vnútroštátneho plánu dopravy, ktorý zahŕňa primerané prioritné zoradenie investícií do základnej siete TEN-T, úplnej siete (investície do inej ako základnej siete TEN-T) a sekundárnej siete (vrátane verejnej dopravy na regionálnej a miestnej úrovni).	PO 2, PO 6	<b>Čiastočne</b>	Prioritné zoradenie investícií do základnej siete TEN-T, úplnej siete a sekundárnej siete. Zoradenie podľa priorit by malo zohľadňovať príspevok investícií na mobilitu, udržateľnosť, zníženie emisií skleníkových plynov a príspevok na jednotný európsky dopravný priestor	<b>ÁNO</b>	„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ <a href="http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132">http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132</a>	Úplné splnenie ex ante kondicionality bude zabezpečené vypracovaním „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“
	PO 2, PO 6	<b>Čiastočne</b>	Realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca)	<b>ÁNO</b>	„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ <a href="http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132">http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132</a>	Úplné splnenie ex ante kondicionality bude zabezpečené vypracovaním „Strategického plánu rozvoja dopravnej

						infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“
	PO 2, PO 6	<b>Čiastočne</b>	Strategické environmentálne hodnotenie spĺňajúce právne požiadavky na plán dopravy	<b>NIE</b>	SEA prebieha.	Predpoklad ukončenia SEA v 12/2013.
	PO 2, PO 6	<b>Čiastočne</b>	Opatrenia na posilnenie kapacity sprostredkovateľských subjektov a prijemcov pri vykonávaní naplánovaných projektov	<b>ÁNO</b>	Dokument „Analýza administratívnych, finančných a technických kapacít prijímateľov za rok 2012“ zo dňa 15.05.2013	Z pohľadu zistených údajov hodnotíme schopnosť všetkých hodnotených subjektov implementovať projekty OPD za dostačujúcu. Po definovaní prijímateľov OPII bude analýza opätovne aktualizovaná.
7.2. Železničná doprava: Existencia komplexného vnútroštátneho plánu dopravy so samostatnou kapitolou o rozvoji železničnej siete, s vhodným prioritným zoradením investícií do základnej	PO 1, PO 3, PO 5	<b>Čiastočne</b>	Realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca)	<b>ÁNO</b>	„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ <a href="http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132">http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132</a> „Strategický plán rozvoja verejnej a nemotorovej osobnej dopravy SR do roku 2020“ <a href="http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132">http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132</a>	Úplné splnenie ex ante kondicionality bude zabezpečené vypracovaním „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“

Transeurópskej siete dopravnej infraštruktúry (TEN-T), do komplexnej siete (iné investície než do základnej siete TEN-T) a sekundárnej siete systému železníc podľa ich príspevkov na mobilitu, udržateľnosť a vplyvy na vnútroštátnu a celoeurópsku sieť. Investície zahŕňajú mobilné aktíva, interoperabilitu a budovanie kapacít.	PO 1, PO 3 PO 5	<b>Čiastočne</b>	Strategické environmentálne hodnotenie spĺňajúce právne požiadavky na plán dopravy	<b>NIE</b>	SEA prebieha.	Predpoklad ukončenia SEA v 12/2013
	PO 1, PO 3 PO 5	<b>Čiastočne</b>	Opatrenia na posilnenie kapacity sprostredkovateľských subjektov a prijemcov pri vykonávaní naplánovaných projektov	<b>ÁNO</b>	Dokument „Analýza administratívnych, finančných a technických kapacít prijímateľov za rok 2012“ zo dňa 15.05.2013	Z pohľadu zistených údajov hodnotíme schopnosť všetkých hodnotených subjektov implementovať projekty OPD za dostačujúcu. Po definovaní prijímateľov OPII bude analýza opätovne aktualizovaná.
7.3. Ostatné druhy dopravy, vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry:  Existencia komplexného plánu dopravy s vymedzením explicitných častí	PO 4	<b>Čiastočne</b>	Realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca)	<b>ÁNO</b>	„Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (fáza I)“ <a href="http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132">http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=147132</a>	Úplné splnenie ex ante kondicionality bude zabezpečené vypracovaním „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“
	PO 4	<b>Čiastočne</b>	Strategické environmentálne hodnotenie spĺňajúce	<b>NIE</b>	SEA prebieha.	Predpoklad ukončenia SEA v 12/2013.

vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry, ktoré prispievajú k zlepšeniu prepojenia na základnú a komplexnú sieť TEN-T a podporujú udržateľnú regionálnu a miestnu mobilitu.	PO 4	Čiastočne	právne požiadavky na plán dopravy  Opatrenia na posilnenie kapacity sprostredkovateľských subjektov a príjemcov pri vykonávaní naplánovaných projektov	ÁNO	Dokument „Analýza administratívnych, finančných a technických kapacít prijímateľov za rok 2012“ zo dňa 15.05.2013	Z pohľadu zistených údajov hodnotíme schopnosť všetkých hodnotených subjektov implementovať projekty OPD za dostatočnú. Po definovaní prijímateľov OPII bude analýza opätovne aktualizovaná.
<b>Všeobecné ex ante kondicionality</b>						
Existencia mechanizmu, ktorý zabezpečuje účinné vykonávanie a uplatňovanie právnych predpisov EÚ o štátnej pomoci.	PO 1, PO 3, PO 4, PO 5	Čiastočne	Účinné vykonávanie a uplatňovanie právnych predpisov EÚ o štátnej pomoci sa zabezpečuje prostredníctvom: – inštitucionálnych dohôd o vykonávaní a uplatňovaní právnych predpisov EÚ o štátnej pomoci a dohľade nad nimi;	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	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.
			– stratégie odbornej prípravy a informovania zamestnancov	ÁNO	Dokument „Analýza administratívnych kapacít pre oblasť štátnej pomoci v rámci riadiaceho orgánu OP II na programové obdobie 2014-2020“ zo dňa	Po definitívnom schválení OP II plánuje preškoliť RO OP II

			zapojených do využívania fondov;		24.09.2013	v problematike štátnej pomoci časť vecne príslušných administratívnych kapacít.
			– opatrení na posilnenie administratívnej kapacity pre vykonávanie a uplatňovanie pravidiel EÚ o štátnej pomoci	<b>ÁNO</b>	Dokument „Analýza administratívnych kapacít pre oblasť štátnej pomoci v rámci riadiaceho orgánu OP II na programové obdobie 2014-2020“ zo dňa 24.09.2013	Z pohľadu zistených údajov hodnotíme schopnosť všetkých hodnotených subjektov zabezpečiť plynulú a bezproblémovú implementáciu projektov OPII pri zachovaní pravidiel EÚ pre štátnu pomoc za dostačujúcu.

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)“.

Tab. 74 Identifikácia ex ante kondicionalít a hodnotenie ich plnenia – informatizácia spoločnosti

Ex ante kondicionalita (podľa prílohy 4 všeobecného nariadenia ...)	Prioritná os alebo 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 spojeniami na internetové stránky, alebo prístupom k úplnému textu)	Vysvetlenia
2.1 Digitálny rast: Strategický politický rámec pre digitálny rast na stimuláciu dopytu po cenovo dostupných, kvalitných a interoperabilných IKT-umožňujúcich súkromných a verejných služieb a zvýšenie miery používania zo strany občanov, vrátane zraniteľných skupín, podnikov a orgánov verejnej správy, vrátane cezhraničných iniciatív.	PO 7	Áno	Rozpočtovanie a stanovenie poradia dôležitosti opatrení prostredníctvom SWOT alebo podobnej analýzy v súlade so Scoreboard Digitálnej agendy pre Európu	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)	
	PO 7	Áno	Mala by byť vykonaná analýza vyváženej podpory dopytu a ponuky informačných a komunikačných technológií	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)	
	PO 7	Áno	Ukazovatele na meranie pokroku intervencií v oblastiach, ako je počítačová gramotnosť, e-inklúzia, e-accessibility a elektronické zdravotníctvo v rámci limitov stanovených v článku 168 Zmluvy o fungovaní EÚ, ktoré sú zladené s existujúcimi	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)	



			relevantnými národnými alebo regionálnymi stratégiami			
	PO 7	Áno	Posúdenie potrieb posilnenia budovania IKT kapacít	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)	
2.2 NGN Infraštruktúra: Existencia národných alebo regionálnych NGN plánov, ktoré zohľadňujú regionálne opatrenia za účelom dosiahnutia cieľov EÚ týkajúcich sa vysokorychlostného internetu, so zameraním na oblasti, kde trh nie je schopný poskytnúť otvorenú infraštruktúru za prijateľnú cenu a kvalitu v súlade s pravidlami EÚ pre hospodársku súťaž a štátnu pomoc, a tiež kde trh nie je schopný poskytnúť dostupné služby zraniteľným skupinám.	PO 7	Áno	Plán investícií do infraštruktúry založený na ekonomickej analýze s prihliadnutím na existujúcu infraštruktúru a publikované súkromné investičné plány	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)	
	PO 7	Áno	Udržateľné investičné modely posilňujúce hospodársku súťaž a poskytujúce prístup k otvoreným, cenovo dostupným, kvalitným a nadčasovým službám a infraštruktúre	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)	
	PO 7	Áno	Opatrenia na stimuláciu súkromných investícií	Áno	Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)	

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

Tab. 75 Aktivity, ktoré budú vykonané pre splnenie všeobecných ex ante kondicionalít

Všeobecné ex ante kondicionality, ktoré sú nesplnené alebo splnené len čiastočne	Nesplnené kritériá	Plánované opatrenie	Termín (dátum)	Orgány zodpovedné za splnenie
1. X		Aktivita 1	Termín 1	
		Aktivita 2	Termín 2	

Tab. 76 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	Termín (dátum)	Orgány zodpovedné za splnenie
7.1 Cestná doprava: Existencia komplexného vnútroštátneho plánu dopravy, ktorý zahŕňa primerané prioritné zoradenie investícií do základnej siete TEN-T, úplnej siete (investície do inej ako základnej siete TEN-T) a sekundárnej siete (vrátane verejnej dopravy na regionálnej a miestnej úrovni).	Prioritné zoradenie investícií do základnej siete TEN-T, úplnej siete a sekundárnej siete. Zoradenie podľa priorit by malo zohľadňovať príspevok investícií na mobilitu, udržateľnosť, zníženie emisií skleníkových plynov a príspevok na jednotný európsky dopravný priestor	Zabezpečenie Dopravného modelu SR  Vypracovanie „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“	do 31.05.2015  do 31.10.2015	MDVRR SR
	Realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca)			
	Strategické environmentálne hodnotenie spĺňajúce právne	Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia	do 31.12.2015	MDVRR SR

	požiadavky na plán dopravy	podľa zákona č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie		
	Opatrenia na posilnenie kapacity sprostredkovateľských subjektov a príjemcov pri vykonávaní naplánovaných projektov	Vypracovanie „Analýzy administratívnych, finančných a technických kapacít sprostredkovateľských subjektov a prijímateľov“ za účelom posúdenia ich schopnosti implementovať naplánované projekty.  V prípade identifikácie nedostatkov prijatie potrebných opatrení na posilnenie kapacít sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov	do 30.11.2013  do 30.06.2014	MDVRR SR v spolupráci s MF SR a MV SR
7.2. Železničná doprava: Existencia komplexného vnútroštátneho plánu dopravy so samostatnou kapitolou o rozvoji železničnej siete, s vhodným prioritným zoradením investícií do základnej Transeurópskej siete dopravnej infraštruktúry (TEN-T), do komplexnej siete (iné investície než do základnej siete TEN-T) a sekundárnej siete systému železníc podľa ich príspevkov na mobilitu, udržateľnosť a vplyvy na vnútroštátnu a celoeurópsku sieť. Investície zahŕňajú mobilné aktíva, interoperabilitu a budovanie kapacít.	Realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca)	Zabezpečenie Dopravného modelu SR  Vypracovanie „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“	do 31.05.2015  do 31.10.2015	MDVRR SR
	Strategické environmentálne hodnotenie spĺňajúce právne požiadavky na plán dopravy	Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia podľa zákona č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie	do 31.12.2015	MDVRR SR
	Opatrenia na posilnenie kapacity sprostredkovateľských subjektov a príjemcov pri vykonávaní naplánovaných projektov	Vypracovanie „Analýzy administratívnych, finančných a technických kapacít sprostredkovateľských subjektov a prijímateľov“ za účelom posúdenia ich	do 30.11.2013	MDVRR SR v spolupráci s MF SR a MV SR

		schopnosti implementovať naplánované projekty.  V prípade identifikácie nedostatkov prijatie potrebných opatrení na posilnenie kapacít sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov	do 30.06.2014	
7.3. Ostatné druhy dopravy, vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry:  Existencia komplexného plánu dopravy s vymedzením explicitných častí vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry, ktoré prispievajú k zlepšeniu prepojenia na základnú a komplexnú sieť TEN-T a podporujú udržateľnú regionálnu a miestnu mobilitu.	Realisticky a kvalitne vypracovaný plán realizácie projektov (vrátane časového plánu a rozpočtového rámca)	Zabezpečenie Dopravného modelu SR  Vypracovanie „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 (fáza II)“	do 31.05.2015  do 31.10.2015	MDVRR SR
	Strategické environmentálne hodnotenie spĺňajúce právne požiadavky na plán dopravy	Vykonanie strategického environmentálneho hodnotenia podľa zákona č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie	do 31.12.2015	MDVRR SR
	Opatrenia na posilnenie kapacity sprostredkovateľských subjektov a príjemcov pri vykonávaní naplánovaných projektov	Vypracovanie „Analýzy administratívnych, finančných a technických kapacít sprostredkovateľských subjektov a prijímateľov“ za účelom posúdenia ich schopnosti implementovať naplánované projekty.  V prípade identifikácie nedostatkov prijatie potrebných opatrení na posilnenie kapacít sprostredkovateľských orgánov a prijímateľov	do 30.11.2013  do 30.06.2014	MDVRR SR v spolupráci s MF SR a MV SR

**11 ZNÍŽENIE ADMINISTRATÍVNEJ ZÁŤAŽE PRE PRIJÍMATEĽOV**

Plánovaná aktivita	Začiatok realizácie opatrenia	Plná realizácia opatrenia
Zapojenie zamestnancov do systému nepretržitého vzdelávania subjektov zapojených do implementácie fondov EÚ, s dopadom na zefektívnenie procesov implementácie a priame zníženie administratívnej záťaže prijímateľov.	1.1.2014	31.12.2014 a následne priebežne počas celého programového obdobia
Maximalizácia elektronickej formy komunikácie prijímateľ – poskytovateľ pomoci a minimalizácia predkladania počtu papierových dokumentov (e-cohesion).	1.1.2014	30.6.2014/31.12.2016*
Zavedenie jednotných, jasných a efektívnych pravidiel zmenového konania umožňujúceho optimálne reagovať na zmenené podmienky realizácie projektu.	1.1.2014	31.12.2014

Pozn.: \* bude závisieť od finálnej podoby všeobecného nariadenia a hraničného dátumu pre povinné zavedenie e-cohesion

## 12 HORIZONTÁLNE PRINCÍPY

### 12.1 Udržateľný rozvoj

Trvalo udržateľný rozvoj je možné chápať ako rozvoj, ktorý súčasným i budúcim generáciám zachováva možnosť uspokojovať ich základné životné potreby a pritom neznižuje rozmanitosť prírody a zachováva prirodzené funkcie ekosystémov.

Cieľom tejto horizontálnej priority je zabezpečiť, aby každá aktivita podporovaná na základe intervencií z verejných zdrojov podporovala trvalo udržateľný rozvoj vo všetkých jeho zložkách a tým podporovala rast environmentálnej, ekonomickej a sociálnej udržateľnosti.

RO OPII si v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja v rámci dopravnej politiky SR vytýčil globálny cieľ, ktorým je **trvalo udržateľná mobilita**. Tento cieľ rezonuje aj v stratégii OP. **Trvalo udržateľná mobilita je definovaná ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy tovarov a osôb) v požadovanom čase a kvalite, s maximálnou efektívnosťou, pri súčasnom znižovaní negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov.**

Cieľ – trvalo udržateľný rozvoj dopravy alebo trvalo udržateľná mobilita naberá na svojom význame v súvislosti so súčasnými problémami v doprave, akými sú nevyvážený rozvoj jednotlivých druhov dopravy, kongescie – úzke miesta na dopravnej infraštruktúre, škodlivé vplyvy na životné prostredie a zdravie verejnosti, ťažké následky dopravných nehôd a pod.

### 12.2 Rovnosť príležitostí a predchádzanie diskriminácii

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 príležitostí 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.**

Horizontálny princíp bude uplatňovaný aj formou prístupnosti fyzického prostredia, dopravy a verejných služieb pre obyvateľov s obmedzenou mobilitou a schopnosťou orientácie. **Stratégiiu rozvoja dopravnej infraštruktúry a podporou trvaloudržateľnej mestskej mobility 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.

### 12.3 Rovnosť medzi mužmi a ženami

Stratégiou rozvoja dopravnej infraštruktúry a podporou trvaloudržateľnej mestskej mobility nie sú dotknuté zásady rovnakého zaobchádzania z hľadiska rodovej rovnosti.

## 13 ZOZNAM PRÍLOH

### Zoznam príloh:

Príloha 1	Zoznam skratiek
Príloha 2	Zoznam veľkých projektov, ktorých implementácia je naplánovaná počas programového obdobia 2014 – 2020
Príloha 3	Mapy a časová dostupnosť
Príloha 4	Grafy a obrázky OPII-IS

### Príloha 1: Zoznam použitých skratiek

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
BA	Bratislavský kraj
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
CEF	Nástroj na prepájanie Európy (Connecting Europe Facility)
CKO	Centrálny koordinačný orgán
CO	Certifikačný orgán
CNG	Stlačený zemný plyn (Compressed Natural Gas)
DG MOVE	Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre mobilitu a dopravu (Directorate General for Mobility and Transport)
DN	Dopravné nehody
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
EIB	Európska investičná banka
EK	Európska komisia
EP	Európsky parlament
EÚ	Európska únia
EFRR	Európsky fond regionálneho rozvoja
ERTMS	Európsky systém pre riadenie železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System)
ESF	Európsky sociálny fond
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
EVS	Efektívna verejná správa
HDP	Hrubý domáci produkt
IKT	Informačno-komunikačné technológie
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Inteligentné dopravné systémy
IP	Investičná priorita
ITMS	Informačný monitorovací systém
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
JASPERS	Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions)
KF	Kohézny fond
KNL	Kritické nehodové lokality
KSK	Košický samosprávny kraj
LPG	Skvapalnený ropný plyn (Liquefied Petroleum Gas)
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MF SR	Ministerstvo financií SR
MHD	Mestská hromadná doprava
MV SR	Ministerstvo vnútra SR



MZVEZ SR	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia SR
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
NGN	Prístupové siete novej generácie (The Next-generation Network)
NFP	Nenávratný finančný príspevok
MSP	Malé a stredné podniky
NUTS	Nomenklatúra štatistická územná jednotka
OA	Orgán auditu
OP	Operačný program
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
OPII-D	Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 – časť doprava
OPII-IS	Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 – časť informatizácia spoločnosti
OP KŽP	Operačný program Kvalita životného prostredia
OP RV	Operačný program Rozvoj vidieka
OP LZ	Operačný program Ľudské zdroje
OP VaI	Operačný program Výskum a inovácie
OP SR-ČR	Operačný program cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2014 – 2020
PD	Projektová dokumentácia
PO	Prioritná os
PPP	Verejno-súkromné partnerstvo (Public Private Partnership)
RO	Riadiaci orgán
RO OPII	Riadiaci orgán pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie (Strategic Environmental Assessment)
SORO	Sprostredkovateľský orgán pod riadiacim orgánom
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
ŠC	Špecifický cieľ
ŠF	Štrukturálne fondy
ŠR	Štátny rozpočet
TC	Tematický cieľ
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TEN-T CORE	Základná transeurópska dopravná sieť
THÚ	Technicko-hygienická údržba
TP	Technická pomoc
UIC	Medzinárodná únia železníc (Union Internationale des Chemins de Fer)
UV SR	Uznesenie vlády SR
ÚOŠS	Ústredný orgán štátnej správy
ÚV SR	Úrad vlády Slovenskej republiky
VO	Verejné obstarávanie
VOD	Verejná osobná doprava
VS	Verejná správa
VÚC	Vyšší územný celok
ZS	Západné Slovensko
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky