



Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Riadiaci orgán pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

ZÁPISNICA

zo 16. riadneho rokovania Monitorovacieho výboru pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

Dátum konania:	7. november 2023
Miesto konania:	Účelové zariadenie Hotel Bôrik
Predmet rokovania:	16. riadne rokovanie Monitorovacieho výboru pre OPII (MV OPII) 2014 – 2020
Príloha č. 1:	Zoznam účastníkov rokovania

Program rokovania

- 1 Úvodné slovo a príhovor
- 2 Príhovor EK
- 3 Aktuálny stav implementácie OPII
- 4 Hodnotenie OPII – ukončené hodnotenia
- 5 Hodnotenie OPII – stav hodnotení
- 6 Informácia o činnosti Riadiacich výborov OPII
- 7 Rôzne
- 8 Záver
- 9 Prehliadka projektu

1. Úvodné slovo a príhovor, schválenie programu rokovania

16. riadne rokovanie Monitorovacieho výboru pre OPII 2014 – 2020 otvorila štátna tajomníčka MD SR, pani Denisa Žiláková, ktorá v príhovore uistila prítomných, že 100%-né investovanie zdrojov v OPII je prvoradým cieľom vedenia ministerstva ako aj prioritou vlády. Ubezpečila, že všetci zúčastnení kolegovia v rámci rezortu vyvíjajú maximálne úsilie na dosiahnutie tohto cieľa. Vyjadrila nádej, že podobné nastavenie zdieľajú aj kolegovia zo sprostredkovateľských orgánov. Poďakovala zástupcom EK, ako aj zástupcom JASPERS – EIB za vynikajúcu spoluprácu počas celého programového obdobia. Taktiež poďakovala všetkým participujúcim kolegom na procese implementácie z riadiaceho orgánu ako aj zo sprostredkovateľských orgánov a ubezpečila, že budú naďalej pokračovať v intenzívnej práci na dosiahnutí úspešného ukončenia implementácie a vyčerpaní maximálneho množstva poskytnutých finančných prostriedkov v tomto programovom období. Rokovanie viedla podpredsedníčka výboru pani Erna Dohnáliková. Po preverení uznášaniaschopnosti výboru s počtom zúčastnených členov 22 z celkového počtu 33 členov bol všetkými prítomnými členmi schválený program rokovania.

2. Príhovor EK

Prítomným sa prihovoral pán Thomas Baer z Generálneho riaditeľstva pre regionálnu politiku EK. Poďakoval riadiacemu orgánu a sprostredkovateľským orgánom za ich doterajšiu prácu. Uviedol, že toto obdobie bolo naozaj náročné v súvislosti s krízami spôsobenými pandemiou COVID-19 a vojnovým konfliktom na Ukrajine. S potešením konštatoval, že vďaka flexibilným presunom prostriedkov a úpravám plánov sa podarilo Slovensku vyčerpať maximálne možnú sumu finančných prostriedkov z eurofondov. Uviedol, že sú pripravení aj naďalej byť nápomocní priviesť implementáciu OPII do úspešného konca. Pán Lucian Jega ocenil dosiahnuté vysoké čerpanie za posledné obdobie.

3. Aktuálny stav implementácie OPII

Erna Dohnáliková (MD SR) (prezentácia) oboznámila prítomných s aktuálnym stavom implementácie OPII a s pokrokom dosiahnutým od posledného rokovania v máji 2023. Celková alokácia v OPII je 5,2 miliardy EUR, kontrahovanie je vo výške 6,371 miliardy EUR, čerpanie je 4,6 miliardy EUR. Zostáva vyčerpať 684 mil. EUR (EÚ zdroj bez technickej pomoci). Predstavila graf finančnej implementácie k 31. 10. 2023. MD SR musí do konca obdobia vyčerpať ešte 461 mil. EUR bez alokácie na iniciatívu SAFE. MIRRI SR musí ešte vyčerpať 165 mil. EUR, MŠVVaŠ SR 95 mil. EUR. MH SR, vzhľadom na započítanie výdavkov 100% financovania v 7. a 8. účtovnom roku, už vykazuje prečerpanie EÚ zdroja o 36,7 mil. EUR a aktuálne čerpá zdroje z rozpočtu. MD si stanovilo ročný plán čerpania na 764 mil. EUR na základe analýzy projektov. Plán sa darí úspešne plniť, až v októbri bol evidovaný deficit v čerpaní. V rámci revízie 16.1 na iniciatívu SAFE bolo pre MD SR realokovaných 574 mil. EUR, z ktorých je už 500 mil. EUR vyčerpaných. Celkovo zostáva certifikovať ešte 244 mil. EUR. V budúcom roku v januári a februári sa plánuje predložiť ešte 230 mil. EUR. Zostávajúca suma 74 mil. EUR v PO15 bude nastavená podľa reálneho čerpania jednotlivých osí po využití všetkých flexibilit. P. Dohnáliková predstavila pokrok v dopravných osiach: V PO1 to bolo zmodernizovanie 25,37 km železničných tratí, dodanie 51 obnovených vlakových súprav, odovzdanie trate Púchov – Považská Teplá, Dolný Hričov – Žilina, aktuálne prebieha realizácia projektu Uzol Žilina, druhá fáza bude spolufinancovaná z Programu Slovensko (P SK). Do konca roka očakávame dodanie 13 elektrických jednotiek. V PO2 bolo vybudovaných 82,82 km nových úsekov diaľnic: D1 Prešov Západ – Prešov Juh, D3 Svrčinovec – Skalité, D3 Žilina Strážov – Žilina Brodno, D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka, D3 Čadca Bukov – Svrčinovec, vrátane PPP projektu na D4. Projekty „D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, II. fáza“ a „D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza)“ budú ďalej pokračovať ako nefunkčné a budú dokončené zo štátneho rozpočtu. V PO3 bolo odovzdaných 15,5 km nových alebo zmodernizovaných električkových tratí v Košiciach a v Bratislave (modernizácia Dúbravsko-Karľovej radiály). V súčasnosti je vo výstavbe električková trať v Petržalke, pokračuje ako fázovaný projekt ďalej financovaný z prostriedkov P SK. Bolo dodaných 82 nových električiek a trolejbusov pre mestá Bratislava, Žilina, Prešov a Košice, očakáva sa ešte dodanie 50 trolejbusov a 30 električiek v Bratislave, aktuálne prebieha schvaľovanie už dodaných vozidiel. Realizovala sa, resp. ešte aj prebieha výstavba a modernizácia dep. V PO4 sa podarilo rozbehnúť projekt na rehabilitáciu Dunaja „Realizácia rehabilitačných opatrení v povodí

Dunaja“ (DAREM), prebieha realizácia projektu „Modernizácia plavebných komôr vodného diela Gabčíkovo“, ktorý je financovaný aj z Nástroja na prepájanie Európy (CEF). Zvýšené čerpanie v tejto osi sa očakáva na konci tohto roka. V PO5 bolo zmodernizovaných 12,5 km železničných tratí, vybudované boli tri strediská technicko-hygienickej údržby, na východnú časť Slovenska bolo dodaných 17 nových a 35 zmodernizovaných vozňov, dodaných 7 zmodernizovaných električiek v Tatrách. Do konca roka očakávame zmodernizovanie 16,19 km železničných tratí. V PO6 bolo odovzdaných 12 km rýchlostných ciest, 7,9 km ciest I. triedy, bolo odstránených 89 kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy. Do užívania bol odovzdaný severný obchvat Prešova, juhovýchodný obchvat Košíc, projekt „R2 Košice, Šaca – Košické Olšany, II. úsek“ bude dofinancovaný z P SK. Do konca roka 2023 očakávame ešte modernizáciu 98,7 km ciest I. triedy. E. Dohnáliková doplnila, že RO intenzívne spolupracuje s prijímateľmi, aby sa vyčerpali všetky prostriedky na oblasť dopravy.

Miriám Kováčiková (MIRRI SR) (prezentácia) konštatovala, že ostáva vyčerpať vysoká alokácia. Uviedla, že od januára do októbra 2023 sa podarilo vyčerpať takmer 117 mil. EUR, čo je rozhodujúce číslo, keďže percentuálne vyjadrenie nárastu čerpania je skresľujúce vzhľadom na viaceré realokácie. Boli realizované viaceré opatrenia na zlepšenie implementácie: realokácie finančných prostriedkov v rámci iniciatívy CARE a SAFE, využitie spätného financovania výdavkov zo štátneho rozpočtu v rámci výzvy na modernizáciu informačných systémov, alebo projektu EDUNET, osvedčila sa voucherová schéma „Digitálny žiak“, rozšírenie prijímateľov o MNO a súkromný sektor, výrazne zníženie administratívnej záťaže prijímateľov. Od roku 2021 sa pravidelne monitoruje rizikovosť projektov, evidujú sa detailné údaje o projektoch v rámci rokovaní Vlády SR každé dva týždne. Výsledkom opatrení je kontrahovanie na úrovni 137% vzhľadom na realokácie, aktuálne sú zazmluvnené IT projekty s platnou dodávateľskou zmluvou, kde prebieha implementácia a dodanie väčšiny sa očakáva až v novembri a decembri. Aktuálne čerpanie je vo výške 64% a tvoria ho infraštruktúrne projekty napr. cloudy a dodávky systémov. Zdôraznila, že sa okrem zvyšovania čerpania zameriavajú hlavne na kvalitné dodanie informačných systémov a napĺňanie merateľných ukazovateľov. Realizovali niekoľko dotazníkov s prijímateľmi zameraných na zlepšenie kvality systémov a odstraňovanie problémov. Uviedla, že ostáva vyčerpať ešte 154 mil. EUR, potvrdila, že sumu 106 mil. EUR určite vyčerpajú na infraštruktúrne projekty. Ako príklady úspešných národných projektov uviedla projekt "Slovensko v mobile" s cieľom umožniť občanom SR a podnikateľom jednoduchým a prirodzeným spôsobom využívať elektronické služby verejnej správy SR s použitím registrovaného mobilného zariadenia. Projekt „Výcvikové a školiace stredisko pre bezpečnosť prevádzky a správy IT pre sektor VS“, s cieľom zvýšiť povedomie, zlepšiť zručnosti, metodickú a praktickú pripravenosť na kybernetické hrozby a útoky pre pracovníkov v kontexte celej verejnej správy, kde zaznamenali vysoký záujem. Veľký záujem je o projekt „Digitálny príspevok pre žiakov SR“, už bolo zaslaných 130 tisíc poukazov. V PO 14 v alokácii 30 mil. EUR sa realizujú dva projekty „Digitálny príspevok pre žiakov UA“ a „Podpora inštitucionálnych kapacít verejnej správy v súvislosti s ozbrojeným konfliktom na území Ukrajiny“.

Lubomír Grznárik (MŠVVaŠ SR) (prezentácia) uviedol, že v rámci alokácie evidujú nadkontrahovanie, v implementácii je 23 projektov s plánom ukončenia do konca tohto roku. Vyše 60 projektov bolo ukončených k 30. júnu 2023. V procese evidujú ŽoP v sume nad 70 mil. EUR. Pre projekt ACCORD, kde došlo k výraznému navýšeniu cien stavebných materiálov a prác, plánujú do konca roka získať IQR od JASPERS, aby tieto prostriedky mohli byť refundované zo zdrojov EÚ. Uviedol, že implementácia národných projektov sa blíži k záveru, ich ciele aj merateľné ukazovatele budú naplnené. Očakávajú nedočerpanie 3 – 5 mil. EUR.

Edmund Škorvaga (MH SR) (prezentácia) predstavil tri formy podpory v rámci OPII, z ktorých sa im najviac osvedčila podpora cez finančné nástroje. Túto formu budú preferovať aj v ďalšom programovom období. Od posledného rokovania MV sa podarilo ukončiť 92 projektov a zakontrahovať 67 nových projektov z výzvy vyhlásenej na konci roku 2022, ktorou reagovali na požiadavku podnikateľského sektora zabezpečiť poslednú možnosť prístupu k investíciám do technológií, následne bola navýšená jej alokácia o 50 mil. EUR a podporilo sa 54 nových projektov. Pokrok v čerpaní predstavuje nárast o 136 mil. EUR, podľa predbežného plánu zadministrovali 537 ŽoP. Čerpanie je na úrovni viac ako 100% podľa novej legislatívy, podľa starej na 83%, ešte musia vyčerpať 270 mil. EUR do konca roka. Väčšina projektov je vo fáze ukončovania, predkladania záverečných ŽoP. Uviedol, že po ukončení implementácie bude výkonnostný rámec naplnený. Zhrnul kľúčové výstupy, uviedol, že projekty neviazali na tvorbu pracovných miest, k ich nárastu došlo už samotnou investíciou do inovácií. Konštatoval, že investície do digitalizácie neprispeli k rušeniu pracovných miest, práve naopak. Podarilo sa inovovať viac ako tisíc produktov a takmer 1 300 procesov. Bolo podaných 150 prihlášok registrácie práv duševného vlastníctva.

Diskusia:

Lucian Jega (DG REGIO) uviedol, že ho pozitívne prekvapil nárast čerpania v osiach v gescii MŠVVaŠ SR a MH SR, aj keď zostáva ešte stále veľa finančných prostriedkov na dočerpanie. Keďže existuje úzka komunikácia s prijímateľmi, vyjadril predpoklad, že dôjde k finalizácii mnohých aktivít. Eviduje pozitívny pokrok a dúfa, že to bude takto pokračovať do konca obdobia.

Thomas Baer (DG REGIO) požiadal o doplňujúce vysvetlenie k vyčíslenej úrovni čerpania za MH SR.

Pavol Bžán (MDV SR) upresnil, že to nadčerpanie je číslo, ktoré bolo vypočítané na základe premisy 100% spolufinancovania, čiže sa vyčerpá celá alokácia ako aj prostriedky zo ŠR, je to celkové číslo za všetky prioritné osi. V niektorých stále ostáva vyčerpať ešte niekoľko desiatok mil. EUR a tam bude potrebné pridať.

4. Hodnotenie OPII – ukončené hodnotenia

Pavol Bžán (MD SR) predstavil kolegov z Centra dopravného výskumu (CDV), ktorý realizoval dopadové hodnotenia za oblasť diaľnic a železničnej dopravy projektov v PO2, PO1 a PO5.

Roman Čampula (CDV) (prezentácia – online) prezentoval hodnotenie dvoch cestných stavieb projektov z PO2, ktorých cieľom bolo zlepšenie dostupnosti, zlepšenie plynulosti medzinárodnej dopravy, pozitívny prínos pre životné prostredie. V prvom prípade bol posudzovaný 5 km dlhý úsek projektu „Žilina Strážov – Žilina Brodno, 2. fáza“ a v druhom 15 kilometrový úsek v projekte „D3 Svrčinovec – Skalité (2. fáza)“. Použili niekoľko výskumných metód, dotazníkové prieskumy so zástupcami obyvateľov dotknutých obcí, telefonické rozhovory so starostami, elektronické dotazníky na weboch a sociálnych sieťach, aké mali očakávania a dopady. Vytvorili dopravný model úsekov, pri ktorých ich zaujímala zmena dostupnosti miest, dopady na životné prostredie a iné údaje, ktoré vstupovali do ďalších analýz hodnotenia hluku a emisií. Model bol kalibrovaný na posledné sčítanie dopravy, dáta poskytla NDS. Projekt mal jednoznačne pozitívny vplyv na regionálnu dopravu, priniesol odklonenie cca 6 000 vozidiel denne, odľahčenie dopravy v severnej časti Žiliny. Výsledky prieskumu: pozitívne vnímanie obyvateľmi (85 % odpovedí), zlepšenie možností dochádzania do práce/školy (51 % odpovedí), pozitívny vplyv na vzhľad krajiny/mesta (79 % odpovedí), pozitívny vplyv na životné prostredie, zníženie emisií PM10, NO2, CO2 vo vnútornom meste (zvýšenie vo vonkajšom meste), zníženie hluku na pôvodnej trase (podľa obyvateľov nejednoznačné), zvýšenie počtu ciest autom, zvýšenie dostupnosti mesta autom (40 % odpovedí), pretrvávajúca veľmi zlá dostupnosť mesta zo severu. Ročná úspora času zodpovedá 180 000 EUR. Po novom úseku „D3 Svrčinovec – Skalité“ jazdí tranzitná nákladná doprava smerom na a z Poľska. Priniesol odvedenie asi 2600 vozidiel denne najmä nákladnej dopravy (1 700), odľahčenie cesty I/12 v obciach Svrčinovec, Čierne, Skalité, zlepšenie medzinárodnej dopravy SK/PL, celkové pozitívne vnímanie obyvateľstva (54 % odpovedí), zlepšenie dostupnosti mesta autom (58 % odpovedí) podľa obyvateľov obcí je napojenie obcí Čierne a Skalité nedostatočné, majú negatívne vnímanie Národnej diaľničnej spoločnosti – príliš dlhá výstavba, nesplnené sľuby (počet nájazdov, hlučnosť, rozšírenie na 2+2 pruhy), ale aj nedostatky zo strany samospráv obcí. Ďalej bolo zaznamenané negatívne vnímanie obyvateľov vo vzťahu k životnému prostrediu (27 odpovedí), nedostatočné odhlučnenie, výrazné zníženie emisií PM10, NO2, CO2 vo vnútornom meste, nejednoznačný vplyv na hladinu hluku – podľa výpočtov došlo k zníženiu, podľa obyvateľov k zvýšeniu, ročná úspora času – ekvivalent 240 000 €. P. Čampula konštatoval, že dokončenie všetkých úsekov diaľnice D3 je kľúčom k dosiahnutiu pôvodne očakávaných prínosov.

Marek Mrázek (CDV) predstavil hodnotenia projektov z PO1 a PO5, modernizácie vozového parku a obnovy železničnej infraštruktúry. Modernizácia vozového parku bola skúmaná v troch oblastiach: oblasť Banská Bystrica, kde boli zakúpené dieselmotorové vozidlá, v oblasti Žilina to boli elektrické jednotky a v oblasti Tatier išlo o elektrické trate OŽ a TEŽ. Projekt „Telematika“ bol posudzovaný na dvoch tratiach Bratislava – Zvolen – Košice a Bratislava – Komárno. Projekt „Modernizácia vozového parku ŽKV – 1. časť“ priniesol úsporu prevádzkových nákladov v podobe 26 % spotreby nafty, zníženie emisného zaťaženia – o 53 %

menej emisií Nox a o 32 % menej emisií pevných častíc, efektívnejšie využitie nových vozidiel – o 37 %, vyšší denný prepravný výkon oproti plánu, zvýšenie komfortu cestovania aj pre zdravotne postihnutých (nizkopodlažnosť, audiovizuálny informačný systém, klimatizácia, wifi, priestor pre invalidné vozíky, bicykle a detské kočíky), zvýšenie spoľahlivosti a stability cestovného poriadku (efektívnejšie obraty, lepšia dynamika vozidiel) zvýšenie bezpečnosti (ETCS L1, MIREL VZ 1, ovládanie dverí, kamerový systém), 40 % cestujúcich uvádza, že vďaka novým vlakom cestujú viac. Bol zaznamenaný pokles počtu cestujúcich v priemere o 27 % na tratiach len s novými jednotkami (len o 7 % menej ako celoštátny pokles počtu cestujúcich v železničnej doprave) a o 34 % s prevahou starých vozidiel v prevádzke. Dôvodom poklesu počtu cestujúcich bolo presunutie vozidiel mimo programového územia a nižší dopyt po VOD v dôsledku pandémie COVID-19, nižšia frekvencia spojov. Neboli dosiahnuté úspory cestovného času (potenciál úspory času po modernizácii infraštruktúry), na niektorých tratiach však sú konkurencieschopné cestovné doby s autobusmi a osobnými vozidlami. Projekt „Modernizácia vozového parku ŽKV – 2. časť“ priniesol úsporu prevádzkových nákladov modernizáciou vozidiel – 22 % spotreby elektriny, zníženie emisií CO₂ o 237 t CO₂ za prvú polovicu roka 2023, zníženie emisií hluku až o 10 dB oproti starým vozidlám, efektívnejšie využitie nových vozidiel – o 17 % vyšší denný prepravný výkon oproti plánu, zvýšenie komfortu cestovania aj pre zdravotne postihnutých (nizkopodlažnosť, audiovizuálny informačný systém, wifi, klimatizácia, priestor pre invalidné vozíky, bicykle a detské kočíky), zvýšenie spoľahlivosti a stability cestovného poriadku (lepšia dynamika moderných vozidiel), zvýšenie bezpečnosti (ETCS L1, MIREL VZ 1, ovládanie dverí, kamerový systém), zvýšenie počtu cestujúcich takmer o 20 % na tratiach, na ktorých premávajú len nové jednotky (väčšina liniek), ale na rast počtu cestujúcich mali veľký vplyv aj iné faktory (modernizácia infraštruktúry). Priniesol pokles počtu cestujúcich takmer o 19 % na tratiach s prevahou starých vozidiel v prevádzke. Na niektorých tratiach neboli dosiahnuté úspory cestovného času (potenciál úspory času po modernizácii infraštruktúry), na niektorých úsekoch však sú konkurencieschopné cestovné doby s cestnou dopravou. Projekt „Obnova vozidiel ozubnicovej železnice vo VT“ priniesol veľmi efektívne využitie jednotiek prevádzkovaných na OŽ (denný výkon OEJ sa zvýšil o 82 %), pričom zostávajúce jednotky sú pripravené ako prevádzkové zálohy. Nárast počtu cestujúcich, ktorý by mal v roku 2023 dosiahnuť 3,5 milióna cestujúcich - len o 200 tis. cestujúcich menej ako cieľ na rok 2027. Oproti roku 2018 sa očakáva rast počtu cestujúcich o viac ako 20 %. Na mnohých reláciách je dominantná železničná doprava, prechodnosť nových ozubnicových vozidiel na adhézne trate umožňuje do budúcnosti rozvoj nových relácií a tým aj potenciálne úspory cestovných časov v prípade priamych spojov medzi systémami OŽ a TEŽ, zvýšenie bezpečnosti (robustná konštrukcia, výkonnejšie osvetlenie, ovládanie dverí, kamerový systém), zvýšenie komfortu cestovania aj pre zdravotne postihnutých (nizkopodlažnosť, audiovizuálny informačný systém, klimatizácia, wifi, priestor pre invalidné vozíky, bicykle a detské kočíky), výrazné zjednodušenie údržby ozubnicových vozidiel v depe Poprad – skrátenie doby pomocných jász a zjednodušenie prepravy samotných vozidiel. Cestovné časy zostali konštantné s minimálnou úsporou, na ich skrátenie by bolo potrebné zmeniť koncepciu dopravy (priame spojenie zo Štrby cez Štrbské Pleso do Popradu). Nové vozidlá majú nižšiu prepravnú kapacitu v dôsledku hmotnostných senzorov – bezpečnostný prvok na zabránenie preťaženia vozidiel. Zvýšenie prepravnej kapacity na OŽ je možné dosiahnuť napr. úpravami infraštruktúry. Projekt „Modernizácia komunikačnej siete

ŽSR“ priniesol interoperabilitu komunikačného systému služieb telematiky v rámci kostrovej siete železnice SR a dosiahnutie štandardov TSI TAF/TAP (pripravenosť na implementáciu GSM-R/ETCS), zvýšenie plynulosti železničnej dopravy – možnosť plnohodnotného zálohovania vďaka zokruhovaniu severnej a južnej trasy, zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy – vďaka výraznému zvýšeniu prenosovej kapacity bolo možné do siete implementovať systémy (firewall+IPS, Flowmon) pre zvýšenie kybernetickej bezpečnosti, zvýšenie prenosovej kapacity malo veľmi pozitívny vplyv na spoľahlivosť železničných systémov. To sa prejavuje napr. v eliminácii úplného prerušenia prevádzky a v menšom počte reklamácií. Prenosová rýchlosť sa v niektorých lokalitách zvýšila z pôvodných 2 MBps až na 1 Gbps. Vďaka zvýšeniu rýchlosti sa výrazne zvýšila efektívnosť práce u hlavných používateľov týchto sietí (ŽSR, ZSSK, ZSSK Cargo). Dosiahlo sa zvýšenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy vďaka zvýšeniu viacerých parametrov, dosiahnutiu kvalitatívne vyššej úrovne dopravy (skvalitnenie hlasových služieb, možnosť zálohovania, prenosová rýchlosť). P. Mrázek konštatoval, že do budúcnosti je nutné sa zamerať na údržbu komunikačnej siete – najmä na zaistenie kontinuálnej podpory zakúpených systémov. V súčasnosti nie je podpora zabezpečená a v prípade poruchy sa musí improvizovať.

Diskusia:

Thomas Baer (DG REGIO) požiadal o vysvetlenie ako sa vyčíslila časová úspora pri cestných projektoch. Zaujímalo ho porovnanie odhadovaných úspor času v CBA analýze z príslušných veľkých projektov, z ktorých každý má vyhradenú CBA so skutočnými hodnotami zistenými v hodnotení.

Roman Čampula (CDV) uviedol, že úspory je možné spočítať rôznymi spôsobmi, údaje v CBA neboli tak vysoké a boli naplnené. Vychádzali z počtu cestujúcich, ktorí prejdú úsekom z intenzity dopravy a koľko času sa usporí, za akým účelom, čo je násobené koeficientom hodnoty času pre jednotlivé účely, aký pomer cestuje do práce, návšteva, turizmus, iné, vyjde hodnota cestovného času pred projektom. V tomto prípade sa dosiahla hodnota úspor, ktorá už teraz korešponduje s hodnotou v CBA analýze, ktorá počíta s výhľadom ďalších úsekov. Odhadované úspory boli naplnené a indikátory budú výrazne prekročené. Dodal, že vychádzali z metodiky používanej v ČR a v SR.

Thomas Baer (DG REGIO) zareagoval na informáciu, že pri železničných projektoch modernizácie vozového parku došlo k presunom nových vozidiel na iné trate, ako boli pôvodne určené, požiadal o vysvetlenie.

Marek Mrázek (CDV) doplnil, že dopravca mal dodatok k zmluve, ktorý mu umožňuje v prípade potreby presunúť niektoré jednotky na iné trate, ako boli určené. Najviac ich bolo presunutých v oblasti Banskej Bystrice, kde na menej vyťažených tratiach boli ponechané staré vozidlá.

Pavol Bžán (MD SR) doplnil, že hodnotenie bolo doručené len nedávno. Informoval o štandardnom postupe, kedy po prebratí hodnotenia vypracujeme akčný plán, prediskutujeme

s prijímateľom a navrhujeme opatrenia. Na túto otázku sa zameriame explicitne a o výsledku budeme EK informovať.

Thomas Baer (DG REGIO) doplnil, že ide o veľmi dôležitú vec a treba sa jej hĺbkovo venovať, má to obrovské implikácie, najmä pokiaľ ide o štátnu pomoc, aby EK videli kontext a širšie súvislosti. Upresnil, že jeho otázka nesúvisí priamo s hodnotením, ktoré ocenil ako veľmi kvalitnú prácu. Oceňuje však zámer RO zaslať doplňujúce informácie o prípadoch, kedy došlo k presunu železničných koľajových vozidiel mimo určenú oblasť definovanú v rozsahu projektu a dôvody týchto presunov.

Neri Di Volo (EIB – JASPERS) uviedol, že JASPERS spolupracovali na problematike zhody, keďže ide kontrakty vo verejných službách, musia byť transparentné. Po implementácii bude potrebné previesť následky na dopravcu a v budúcnosti predchádzať takejto situácii.

Matúš Krajčí (SK8) zareagoval s odporúčaním do budúcnosti, aby pri hodnotení cestných projektov bolo posudzované aj napojenie na európsku cestnú sieť. Podľa jeho názoru je potrebné ukončiť dobudovanie diaľničného prepojenia severu a juhu, východu a západu Slovenska a využiť na to aj verejné financie, aby nadväzovali na prostriedky z EÚ.

Erna Dohnáliková (MD SR) doplnila, že cieľ rezortu dopravy je rovnaký, hľadajú sa zdroje na jeho uskutočnenie.

Ladislav Šimko (MIRRI SR) informoval o aktuálnom stave PO15 v rámci iniciatívy SAFE, kde je alokácia za všetky OP vo výške 1 miliarda a 33 mil. EUR. OPII spravuje 574 mil. EUR, koncom októbra bola zaslaná súhrnná ŽoP na 500 miliónov EUR, z ktorej budú refundované náklady domácností za január až apríl. Poďakoval EK a RO za pružné schvaľovanie a flexibilitu pri implementácii.

Miriám Kováčiková (MIRRI SR) uviedla, že v hodnotení PO7 sa zamerali na globálny pohľad na implementáciu celej osi, ako sa podarilo dosahovať jednotlivé intervencie a zároveň identifikovať riziká a prekážky v implementácii. Bolo vykonané v čase december 2022 až júl 2023 a zohľadňuje stav projektov z tohto obdobia, odvtedy všetky projekty už dosiahli pokrok. V rámci hodnotenia sa skúmali 4 hlavné hodnotiace úlohy: Skúmanie účinkov intervencií európskych štrukturálnych a investičných fondov v oblasti podpory informačnej spoločnosti a príspevku realizovaných projektov k predpokladaným cieľom a výsledkom definovaným na úrovni prioritnej osi 7; Posúdenie ako prispeli intervencie v oblasti podpory rozvoja informačnej spoločnosti k dosahovaniu cieľov Európa 2020 a národných strategických cieľov v oblasti rastu digitálnych služieb a informatizácie spoločnosti (t. j. posúdenie strategických aspektov), k posilneniu horizontálnych princípov a aké mali synergické efekty; Špecifikácia zistení ťažiskovo poukazujúcich na identifikované nedostatky, slabé miesta a riziká ovplyvňujúce predpokladané naplnenie špecifických cieľov a dosiahnutie očakávaných výsledkov PO7 OPII; Návrh odporúčaní špecifikujúcich opatrenia na zníženie a elimináciu identifikovaných rizík smerujúcich k žiadanej zmene nevyhovujúcej situácie pri implementácii PO7 OPII. Výsledky boli zhrnuté v detailnej záverečnej správe, ktorá bude k dispozícii na webe MIRRI SR. P. Kováčiková predstavila hlavné odporúčania pre obdobie 2021 – 2027: nastaviť systém monitorovania tak, aby umožňoval získavanie relevantných priebežných výsledkov a dopadov jednotlivých projektov, na základe ktorých bude možné pravidelné vyhodnocovanie príspevku projektov k napĺňaniu špecifických cieľov programu; zaviesť systém pravidelného hodnotenia dopadov, a to aj v nadväznosti na monitorovacie údaje poskytované prijímateľmi; zabezpečiť včasné vyhlasovanie výziev a kontrahovanie projektov,

ktoré umožní plynulé vecné a finančné plnenie programu a dostatočný čas na implementáciu projektov. Doplnila, že v P SK už boli vyhlásené výzvy v alokácii 28 mil. EUR. Je potrebné ďalšie zintenzívnenie komunikácie s prijímateľmi a zvýšenie flexibility pri reakcii na požiadavky prijímateľov týkajúce sa schvaľovania zmien projektov a podobne, posilnenie kapacít projektového a finančného riadenia projektov. V oblasti podpory digitalizácie a informačnej spoločnosti je odporúčané zohľadniť reálnu absorpčnú schopnosť programu v oblasti informatizácie spoločnosti a uplatňovať primeraný systém poskytovania podpory s ohľadom na výšku podpory z verejných zdrojov (pri projektoch s nízkou výškou podpory využívať napríklad poukážkový systém); poskytovať usmernenia k príprave a riadení IT projektov a projektov EŠIF na jednom mieste; zohľadnenie špecifik IT projektov v podmienkach poskytnutia podpory a požiadaviek na implementáciu a udržateľnosť projektov (s ohľadom na dynamický vývoj IT technológií) a zavedenie agilného prístupu pri príprave a realizácii projektov; zaviesť koncepčné riešenie výmeny zastaraných komponentov a vyvinutých systémov v období udržateľnosti, ako aj po jej skončení; vytvoriť podmienky pre úspešné ukončenie projektov PO7 a klásť väčší dôraz na postupnú priebežnú implementáciu aktivít v priebehu celého obdobia a tým minimalizovať riziko enormného náporu v poslednom roku implementácie programu; prijať koncepčné opatrenia pre zefektívnenie zberu zdrojových údajov a zvýšenie kvality dát vstupujúcich do registrov verejnej správy; vytvoriť jednotný katalóg systémov a zberaných údajov verejnou správou (a to aj s ohľadom na realizované projekty operačného programu), ktorý by umožnil získanie prehľadu o údajoch, ktorými už inštitúcie verejnej správy disponujú a ktoré môžu byť poskytnuté na ďalšie spracovanie.

Diskusia:

Lucian Jega (DG REGIO) si všimol, že odporúčania expertov na zrýchlenie implementácie boli uplatňované už od roku 2021 a premietli sa do procesu, zaujímalo ho, aké boli zistenia ohľadom dopadu a účinku opatrení na implementáciu.

Miriám Kováčiková (MIRRI SR) uviedla, že hodnotenie bolo ťažké realizovať, neboli k dispozícii výstupy projektov, keďže až 96% z nich bude ukončených v decembri. Hodnotenie bolo zamerané na hodnotenie procesov.

Pavol Frič (ITAS) konštatoval, že záver nie je veľmi úspešný, keďže sa na pôvodný účel vyčerpalo len 50% pôvodnej alokácie osi, niektoré štátne IT systémy sú po dobe životnosti, nutne potrebujú obnovu existujúcich systémov. Podľa jeho názoru má štátna správa vysokú absorpčnú schopnosť aj vzhľadom na obrovský investičný dlh, ktorý sa presúva už viac rokov, lebo sa neinvestuje do obnovy týchto systémov. Podľa jeho názoru použitie agilného vývoja si vyžaduje správne a presné zadefinovanie, inak bude skôr komplikáciou ako zjednodušením.

Martin Bezek (MIRRI SR) k otázke agilného vývoja dodal, že bude presne zadefinované pre aké typy projektov ho možno využiť – musia mať know-how, nemôžu byť väčšie ako 1 mil. EUR a pod.

Erna Dohnáliková (MD SR) uviedla, že znepokojenie zo stavu implementácie v PO7 na strane RO pretrváva. Realizujú sa stretnutia s SO, aby sa včas identifikovali projekty a mohlo sa riešiť reálne riziko nedočerpania, keďže väčšina projektov má čerpanie na úrovni 40%.

5. Hodnotenie OPII – stav hodnotení

Lubomír Grznárik (MŠVVaŠ SR) (prezentácia) informoval, že aktuálne prebiehajú tri hodnotenia: Prínos OPII pre výskumno-vývojový potenciál SR; Hodnotenie príspevku OPII k rozvoju medzinárodnej vedeckovýskumnej spolupráce slovenských inštitúcií; Hodnotenie príspevku národného projektu NITT SK II. V priebehu mesiaca november budú ukončené a následne prerokované v rámci pracovnej skupiny pre hodnotenie a zverejnené na webovej stránke MŠVVaŠ SR.

Boris Škoda (MH SR) uviedol, že všetky ukončené hodnotenia sú na webovej stránke MH SR. Aktuálne majú otvorené jedno hodnotenie realizované internými kapacitami zamerané na výstupy národného projektu „Internacionalizácia malého a stredného podnikania“, do konca novembra plánujú finalizáciu správy. Zároveň realizovali kontrafaktuálnu metódu na hodnotenie vplyvu takýchto služieb na ekonomiku a rozvoj podporených podnikov. Všetky hodnotenia budú prerokované v rámci pracovnej skupiny pre hodnotenie.

6. Informácia o činnosti Riadiacich výborov OPII

Pavol Bžán (MDV SR) (prezentácia) stručne informoval o jednotlivých zasadnutiach RV PO 1 – 6, ktoré sa uskutočnili dištančnou formou. Boli to 3 zasadnutia, prerokovaných bolo spolu 10 zámerov NP, 5 nových a 5 aktualizácií vo výške 191,5 mil. EUR. Priebežne sú vyradované zámery, ktoré sa nestihnú realizovať v rámci OPII. Plánuje sa ešte jedno zasadnutie na vyčistenie programového zásobníka. 36. zasadnutie sa konalo 1. júna 2023, predmetom bolo prerokovanie a schvaľovanie 4 zámerov NP, 1 nový a 3 aktualizácie. Nový projekt prijímateľa SSC „Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 3. etapa v PO kraji“. Doplnil, že RO vyvinul maximálne úsilie na prefinancovanie čo najväčšieho množstva komplexných rekonštrukcií a modernizácií mostov, fondy EÚ sú však len doplnkovým financovaním, bude potrebné do budúcnosti hľadať iný model financovania pre takýto typ projektov, keďže alokácia v P SK je obmedzená. Aktualizované boli projekty DPB „Modernizácia kľúčových úsekov a prvkov infraštruktúry verejnej osobnej dopravy v Bratislave“ a „Modernizácia Vajnorskej radiály“, išlo o rozdelenie jedného pôvodného zámeru na dva za účelom upresnenia, očisťovali sa aktivity, ktoré už nebolo možné prefinancovať. Aktualizoval sa projekt SSC „Modernizácia vybraných úsekov na cestách I. triedy v BB kraji – 2. etapa“, kde sa aktualizoval rozpočet a plánovaný termín podpisu zmluvy o NFP. 37. zasadnutie sa konalo 6. septembra 2023, bol schválený 1 nový zámer, 2 aktualizácie a vyradenia. Nový zámer bol na projekt na refundáciu DPH pre SSC „Financovanie DPH na projektoch Slovenskej správy ciest v nadväznosti na rozsudok Európskeho súdneho dvora (ESD)“. Pôvodne bola neoprávneným výdavkom, zmena judikatúry ESD umožnila zoprávnenie DPH pre projekty SSC. Ušetrené zdroje sa môžu použiť do budúcnosti. Aktualizácia sa týkala projektu DPB, pri ktorom sa pridalo fázovanie v projekte „Modernizácia údržbovej základne – 3. etapa, depo Jurajov Dvor – stavebné práce“ a projektu ŽSR „Šaštín – Kúty, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1“. Pri všetkých aktualizovaných projektoch už sú podpísané zmluvy o dielo. Vyradené boli zámery NP: VV „Technicko-bezpečnostná štúdia realizovateľnosti pre vodíkovú čerpaciu stanicu“ a SSC „Zabezpečenie zvýšenia bezpečnosti a plynulosti premávky na cestách I. triedy v TT kraji, I/51 Biela Hora“ a „Zvyšovanie pasívnej bezpečnosti na cestách I. triedy v PO a KE kraji 2. etapa“. Dôvodom na vyradenie bolo, že sa projekt nestihne zrealizovať do konca oprávneného obdobia. 38. zasadnutie sa konalo 17. októbra 2023 a boli na ňom schválené 3 nové zámery NP: NDS „D1 Turany – Hubová,

projektová príprava II. fáza“ – 2. fáza projektu z OPD. Doplnil, že na dobudovanie diaľničnej siete využívame viacero zdrojov financovania v tomto prípade bola nedávno podaná žiadosť o grant z CEF na financovanie dokumentácie pre stavebné povolenie tohto úseku. Aktualizácie sa týkali projektov SSC „Riadenie bezpečnosti, návrhové opatrenia a analýza financovateľnosti bezpečnostných opatrení na cestách I. triedy - III. etapa“ a „Modernizácia vybraných úsekov na cestách I. triedy v BB a KE kraji – cesty I/9, I/66, I/79“. Vyradený bol zámer projektu SSC „Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 2. etapa v BB kraji“. Informoval, že do konca roka sa uskutoční ešte jedno zasadnutie za účelom vyradenia projektov, ktoré sa nestihnú dokončiť.

Thomas Baer (DG REGIO) zaujímal ho dôvod vyradenia zámeru v PO4 zo zoznamu NP na vybudovanie LNG terminálu, keďže pri tomto projektovom zámere bola realizovaná rozsiahla štúdia realizovateľnosti.

Pavol Bžán (MDV SR) informoval pán Baera, že mu pošle zdôvodnenie obratom.

8. Záver

Erna Dohnáliková (MD SR) poďakovala všetkým za účasť a participáciu. Informovala, že toto rokovanie je záverečné. Zaželala všetkým úspešné ukončenie implementácie OPII a úspešné rozbehnutie projektov z P SK.

Thomas Baer (DG REGIO) poďakoval a uviedol, že všetko dôležité bolo prerokované a dúfa, že sa podarí dofinalizovať maximum projektov, aby sme úspešne zavřili toto programové obdobie.

PhDr. Pavol Bžán, MA
podpredseda MV OPII 2014 – 2020

Dátum: 05. 12. 2023 **Podpis:** v. r.

JUDr. Ing. Jozef Ráž
predseda MV OPII 2014 – 2020

Dátum: 07. 12. 2023 **Podpis:** v. r.

Zoznam použitých skratiek

AZZZ	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení
CEF	Nástroj na prepájanie Európy – Connecting Europe Facility
CDV	Centrum dopravného výskumu
DG REGIO	Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre regionálnu politiku
DPB	Dopravný podnik Bratislava
EIB	Európska investičná banka
EK	Európska komisia
EÚ	Európska únia
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
GR	generálny/a riaditeľ/ka
IQR	Independent Quality Review – nezávislé hodnotenie kvality JASPERS
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
IT	informačné technológie
ITAS	IT Asociácia Slovenska
JASPERS	Joint Assistance to Support Projects in European Regions – Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch
KMNO	Komora mimovládnych neziskových organizácií pri Rade vlády SR pre MNO
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financií
MH	Ministerstvo hospodárstva
MIRRI	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie
MPSVaR	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny
MinV	Ministerstvo vnútra
MU	merateľný ukazovateľ
MV	Monitorovací výbor pre OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
MŠVVaŠ	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu
NDS	Národná diaľničná spoločnosť
NFP	Nenávratný finančný príspevok
NITT	Národná infraštruktúra pre podporu transferu technológií
NP	Národný projekt
NROZP	Národná rada občanov so zdravotným postihnutím
PPP	Združenie Partnerstvá pre prosperitu
OP	Operačný program
OPD	Operačný program Doprava
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
OŽ	Ozubnicová železnica
PO	prioritná os
P SK	Program Slovensko
RO	Riadiaci orgán
RV	Riadiaci výbor
SK8	Zduženie samosprávnych krajov

SO	Sprostredkovateľský orgán
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
SRK	Slovenská rektorská konferencia
TEŽ	Tatranské elektrická železnica
ÚDPT	Únia dopravy pôšt a telekomunikácií
VOD	Verejná osobná doprava
VV	Vodohospodárska výstavba
ZMOS	Združenie miest a obcí Slovenska
ZSPS	Zväz stavebných podnikateľov Slovenska
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽoNFP	Žiadosť o nenávratný finančný príspevok
ŽoP	Žiadosť o platbu
ŽSR	Železnice slovenskej republiky

Príloha č.1: Zoznam účastníkov

P. č.	Meno a priezvisko	zástupca	Organizácia
1.	Denisa ŽILÁKOVÁ		MD SR
2.	Erna DOHNÁLIKOVÁ		MD SR
3.	Richard RAŠI	Martin BEZEK	MIRRI SR
4.	Miriám KOVÁČIKOVÁ		MIRRI SR
5.	Dagmar AUGUSTINSKÁ		MŠVVaŠ SR
6.	Boris ŠKODA		MH SR
7.	Ján RIDZOŇ	Alena KURUCZOVÁ	MIRRI SR
8.	Ladislav ŠIMKO		MIRRI SR
9.	Dagmar LITTEROVÁ	Filip RAKÚS	MPSVaR SR
10.	Katarína VALLOVÁ		MF SR
11.	Pavol KRISTEĽ		MIRRI SR
12.	Richard BOTKA		ÚDPT
13.	Branislav MAMOJKA		KMNO – NROZP
14.	Michal VÁŽNY		KMNO
15.	Milan IŠTVÁN		PPP
16.	Katarína VLADÁR LEŠKOVÁ		ZMOS
17.	Pavol FRIČ		ITAS
18.	Martin CHRAPPA		Klub 500
19.	Pavol KOVÁČIK		ZSPS
20.	Erika JURINOVÁ	Matúš KRAJČI	SK8
21.	Rudolf KROPIL	Peter ŠIMKO	SRK
22.	Roman KARLUBÍK	Rastislav POČUBAY	AZZZ
Tajomník MV OPII			
23.	Pavol BŽÁN		MD SR
Pozorovatelia a hostia MV OPII			
24.	Thomas BAER		DG REGIO
25.	Lucian JEGA		DG REGIO
26.	Neri DI VOLO		EIB – JASPERS
27.	Pavol KORČEK		KMNO – NROZP
28.	Katarína BELICOVÁ		MIRRI SR
29.	Denisa VASARÁBOVÁ KÚTYOVÁ		MIRRI SR
30.	Juraj KOŠÍK		MF SR
31.	Edmund ŠKORVAGA		MH SR
32.	Ľubomír GRZNÁRIK		MŠVVaŠ SR
33.	Vladimíra ZACHARIDESOVÁ		MF SR
34.	Zuzana RUPPELDOVÁ		MF SR
35.	Dušan DUFFEK		MD SR
36.	Peter HELM		MD SR

P. č.	Meno a priezvisko	zástupca	Organizácia
37.	Zuzana KOVÁČOVÁ		MD SR
38.	Ján GALVÁNEK		MD SR
39.	Denisa KOŠÍKOVÁ		MD SR
40.	Helena POLÁKOVÁ		MD SR
41.	Alena VAŠKANINOVÁ BUCHLÁKOVÁ		MD SR
42.	Ján KOLLÁR		MD SR
43.	Katarína ŠAJGALÍKOVÁ		tlmočenie
44.	Zora LIČKOVÁ		tlmočenie
45.	Ľuboš ĎURIČ		MD SR
46.	Katarína BLEHO WINKLEROVÁ		MD SR
47.	Zuzana KAPAROVÁ		EIB
48.	Peter BAREK		MD SR
49.	Jozef ZAJÍČEK		MF SR