



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 6.0)

Zhrnutie zmien strategického dokumentu

Komplexné poradenstvo v oblasti implementácie OP
Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

28. júna 2019

I. Základné údaje o strategickom dokumente

I.1 Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

I.1.1 Charakter strategického dokumentu

Operačný program Integrovaná infraštruktúra predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v sektore dopravy a v oblasti zlepšovania prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenia ich využívania a kvality. OPII bol schválený vykonávacím rozhodnutím Európskej komisie C(2014) 8045 zo dňa 28. októbra 2014.

Za prípravu, riadenie, monitorovanie a hodnotenie OPII je zodpovedný Riadiaci orgán (ďalej „RO“), funkciu ktorého vykonáva Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej „MDV SR“). Funkciu Sprostredkovateľského orgánu (ďalej „SO“) pre OPII vykonáva Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu¹. SO je v rámci OPII orgánom zodpovedným za plnenie cieľov Prioritnej osi 7 - Informačná spoločnosť, pričom rozsah plnomocenstva na výkon časti úloh RO je definovaný v Zmluve o vykonávaní časti úloh riadiaceho orgánu sprostredkovateľským orgánom v rámci OPII Prioritná os 7 účinná od 29.10.2016 č. Z 58/2016, v znení Dodatku č. 1 účinného od 03. mája 2018.

Posudzovanie vplyvov OPII v rokoch 2013 - 2014 zabezpečoval rezortný orgán – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVRR SR“) v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej „MŽP SR“) podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie a podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon č. 24/2006 Z. z.“). Proces posudzovania vplyvov OPII bol zverejnený na webových sídlach MDVRR SR, MF SR a MŽP SR. Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov OPII na životné prostredie podľa ustanovení zákona a Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 MŽP SR vydalo dňa 04. marca 2014 stanovisko, v ktorom odporučilo schválenie OPII za predpokladu dodržania podmienok uvedených v ňom.

V súlade s článkom 30 všeobecného nariadenia (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006) má RO právo navrhnúť zmenu operačného programu. Žiadosti o zmenu programov musia byť riadne odôvodnené a musia obsahovať najmä opis očakávaného dosahu zmien programu na naplnenie stratégie Únie na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu a konkrétnych cieľov stanovených v programe.

¹ Schválením zákona č. 171/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony, prešla s účinnosťou od 1.6.2016 pôsobnosť Ministerstva financií SR v oblasti informatizácie spoločnosti na Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu. V nadväznosti na zmenu kompetenčného zákona vláda SR schválila Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu za sprostredkovateľský orgán pre prioritnú os 7 – Informačná spoločnosť. Funkciu Sprostredkovateľského orgánu pre prioritnú os 7 OPII pred 01.06.2016 vykonávalo Ministerstvo financií SR.

Pri zmenách strategického dokumentu, ktoré sú predmetom prípravy a schvaľovania na štátnej úrovni, a ktoré by mohli mať vplyv na oblasť životného prostredia, je nevyhnutné opätovne pristúpiť k jeho environmentálnemu posudzovaniu.

Podnety na úpravu OPII súvisia najmä so súčasným stavom implementácie prioritných osí 4, 5, 6 a 7², ktoré nedosahujú adekvátny pokrok, resp. majú potenciál na navýšenie alokácie. Riadiacim orgánom pre OPII boli navrhnuté nové a upravené existujúce aktivity v rámci prioritnej osi 4, 5, 6 a 7, ktoré zvýšia ich absorpčný potenciál. Vytvárajú sa tým predpoklady pre prípadné navýšenie finančného rámca týchto prioritných osí v roku 2019, či už v rámci internej realokácie alebo z iných operačných programov. Súčasťou Zmeny OPII sú taktiež úprava a doplnenie obsahovej náplne vybraných prioritných osí operačného programu.

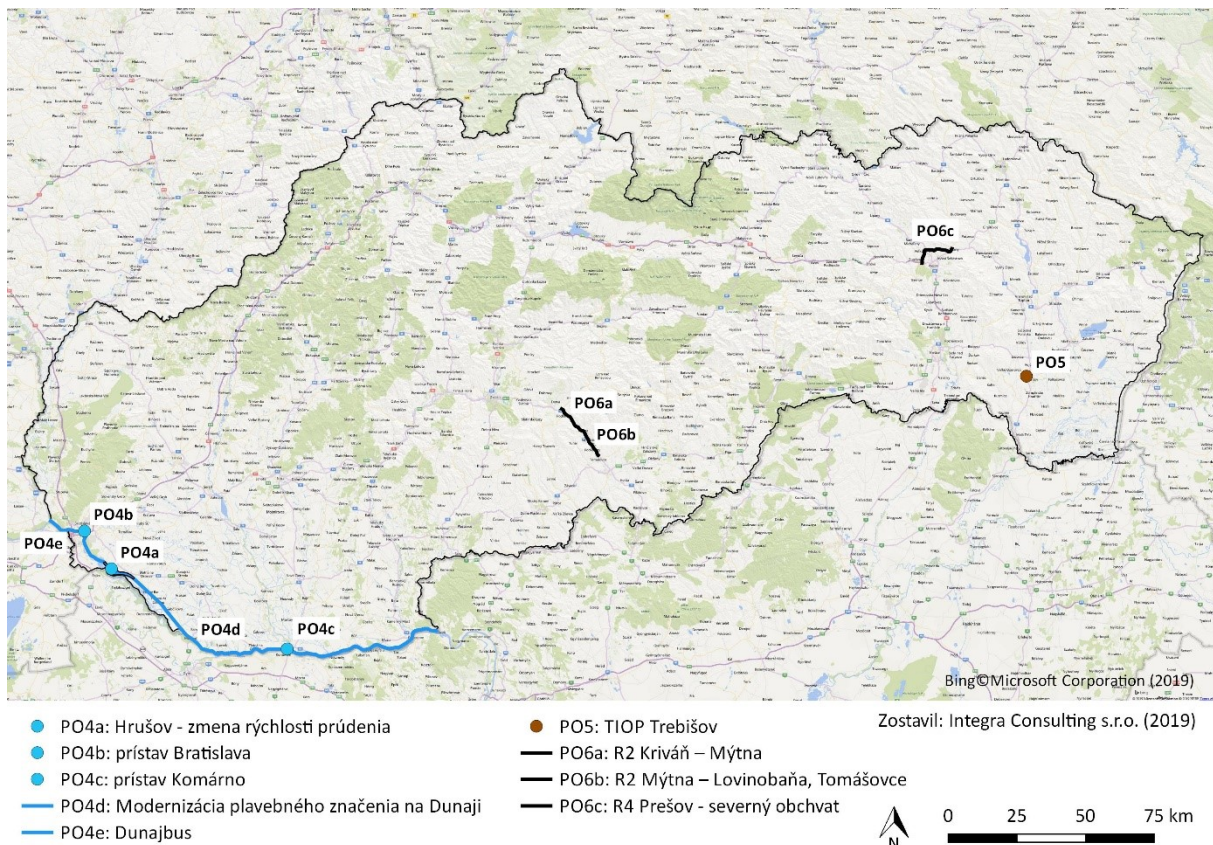
I.1.2 Obsah strategického dokumentu

Zmena OPII verzia 6.0 je zameraná na úpravu a doplnenie obsahovej náplne vybraných prioritných osí operačného programu. Nakoľko sú jednotlivé úpravy a doplnenia OPII formulované pomerne všeobecne, existujú návrhy konkrétnych aktivít, ktorými bude zmena OPII implementovaná. Pri hodnotení možných vplyvov zmeny OPII sú tieto konkrétne aktivity brané do úvahy (pozri kapitola IV. Správy o hodnotení), preto je ich stručný popis uvedený nižšie v rámci popisu úprav a doplnení prioritných osí. Je tiež nutné poznamenať, že napriek tomu, že v súčasnosti je predmetom konkrétnych aktivít spracovanie projektovej dokumentácie a/alebo súvisiacich podkladov (napríklad štúdie realizovateľnosti), predpokladá sa – v prípade schválenia pripravovaných dokumentov a štúdií – že z OPII bude financovaná aj samotná realizácia týchto aktivít.

Schéma nižšie obsahuje prehľad zmenou OPII novo doplnených územne špecifikovaných zámerov OPII v oblasti vodnej dopravy (Prioritná os 4)³, železničnej dopravy (Prioritná os 5) a cestnej infraštruktúry (Prioritná os 6).

² Zmeny PO 7 sú výsledkom konzultácií, ktoré boli vykonané v rámci procesu SEA, pozri záznam z rokovania zo dňa 26. apríla 2019 (príloha č. 1).

³ V prípade prístavu Bratislava nejde o nový zámer v novej lokalite, ale o zmeny rozsahu a typu aktivít v rámci prístavu



Obrázok I-1 Územne špecifikované zámery v rámci OPII

Sumarizácia navrhovaných zmien v OPII:

- 1. Úprava a doplnenie obsahovej náplne prioritnej osi 4,**
- 2. Úprava a doplnenie obsahovej náplne prioritnej osi 5,**
- 3. Úprava a doplnenie obsahovej náplne prioritnej osi 6,**
- 4. Úprava a doplnenie obsahovej náplne prioritnej osi 7.**

1. Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)

- **Úprava názvu špecifického cieľa 4.1 vrátane úpravy a rozšírenia jeho obsahovej náplne**

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

- **Doplnenie verejného prístavu Komárno na financovanie z prostriedkov OPII**

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

Dunaj. Verejný prístav Komárno zohráva dôležitú úlohu pri preprave tovaru pochádzajúceho zo Žitného ostrova. Plánované intervencie z OPII vo verejnom prístave Komárno komplementárne doplnia projekty financované z Nástroja na prepájanie Európy - obstaranie Masterplánu prístavu a štúdie realizovateľnosti, cieľom ktorých je posúdiť alternatívy modernizácie verejného prístavu. V nadväznosti na rozvojové možnosti sa predpokladá taktiež obstaranie projektovej dokumentácie, ako aj samotná modernizácia prístavnej infraštruktúry v odporúčanom variante.

• **Úprava oprávnených prijímateľov**

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

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

Zároveň sa v nadväznosti na prijatie zákona č. 284/2018, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony navrhuje vyradenie Agentúry rozvoja vodnej dopravy zo zoznamu oprávnených prijímateľov PO 4. Prijatím predmetného zákona došlo od 1. novembra 2018 k zrušeniu Agentúry rozvoja vodnej dopravy, ktorej úlohy bude po novom vykonávať Ministerstvo dopravy a výstavby SR ako právny nástupca agentúry.

• **Úprava názvu aktivity „A.“ vrátane úpravy a rozšírenia jej obsahovej náplne**

V nadväznosti na zámer obstaráť príslušné stupne projektovej dokumentácie, ako aj samotnej realizácie projektov zameraných na zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy dunajskej vodnej cesty, RO OPII navrhuje zmenu názvu aktivity „A.“ na „A. Zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty“. V prípade negatívneho stanoviska EK k výsledkom štúdií realizovateľnosti pre projekty v rámci tejto aktivity, realizácia výstavby predmetnej infraštruktúry nebude z OPII financovaná.

Pre implementáciu tejto úpravy bol spracovaný návrh projektového zámeru „Zmena rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov – predprojektová a projektová príprava“. Hlavným cieľom tohto národného projektu je navrhnuť technické riešenie zabezpečujúce zvýšenie rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov, a tým zamedziť jej zanášaniu a zvýšiť tak bezpečnosť vodnej dopravy a vytvárať predpoklady pre odstránenie úzkych miest na infraštruktúre vodnej dopravy TEN-T a vytvoriť predpoklady pre zatraktívnenie tohto spôsobu prepravy pre prepravcov a operátorov v oblasti vodnej dopravy. Podľa výsledkov doteraz vykonaných monitoringov prírodného prostredia v oblasti vplyvu VD Gabčíkovo dochádza neustále k zhoršovaniu plavebných podmienok v dolnej časti zdrže Hrušov. Intenzívne zanášanie priestoru plavebnej kynety v dolnej časti zdrže Hrušov predstavuje riziká predovšetkým z hľadiska vplyvov na plavbu a spôsobuje, že v tomto úseku nie je zabezpečená požadovaná hĺbka vody pre plavbu pri minimálnej prevádzkovej hladine. Z posúdenia dostupných monitoringov a meraní ako i z posúdenia prebiehajúcich procesov sedimentácie a kolmatácie dna vyplýva, že doteraz realizované opatrenia vo forme odťažovania sedimentov sú nepostačujúce a je potrebné ich doplniť novými opatreniami zameranými na zvýšenie rýchlosti v dolnej časti zdrže Hrušov a tým dospieť k zníženiu množstva ukladaných sedimentov.

Pre technické riešenie bude vypracovaná analýza nákladov a prínosov (CBA) a štúdia uskutočniteľnosti, a následne dokumentácia stavebného zámeru, ktorá bude podkladom pre posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

- **Úprava názvu aktivity „B.“ vrátane úpravy a rozšírenia jej obsahovej náplne**

V nadväznosti na doplnenie verejného prístavu Komárno na financovanie z prostriedkov OPII, RO OPII navrhuje zmenu názvu aktivity „B.“ na „B. Modernizácia a výstavba verejných prístavov v Bratislave a Komárne“.

V nadväznosti na existujúci stav bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany vo verejných prístavoch je žiaduce prijať náležité kroky (zavedenie monitorovacieho systému prístavov) s cieľom zabezpečiť rýchlu identifikáciu havarijných situácií a skrátenie reakčnej doby záchranných a zásahových zložiek. Zároveň je potrebné zabezpečiť implementáciu zodpovedajúcich havarijných opatrení, ktoré by v prípade vzniku havarijných situácií zaistili minimalizáciu škôd a záchranu osôb. Realizácia uvedených bezpečnostných opatrení sa plánuje v oboch verejných prístavoch (Bratislava, Komárno).⁴

Po úprave aktivity „B.“ budú intervencie vo verejnom prístave Bratislava oprávnené taktiež na podporu rozvoja alternatívnych palív vedúcich k ekologizácii vodnej dopravy v zmysle odporúčaní EK (vybudovanie terminálu LNG), zabezpečenie podmienok pre ekologické dopĺňanie prevádzkových kvapalín do plavidiel a efektívne nakladanie s prevádzkovými odpadmi vznikajúcimi vo vodnej doprave a ich likvidáciu (vybudovanie zázemia pre plavidlá). Zároveň v rámci existujúceho textu OPII boli odstránené aktivity zamerané na modernizáciu príslušnej prístavnej infraštruktúry – vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení atď., keďže tieto zásahy sa neplánujú realizovať.

Pre implementáciu tejto úpravy boli spracované návrhy nasledujúcich projektových zámerov:

- Zázemie pre plavidlá (Bratislava)

Cieľom projektu je vypracovanie technicko-ekonomickej štúdie: „*Vybudovanie zázemia pre plavidlá vo verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava*“, ktorá identifikuje najvhodnejšiu technológiu pre služby súvisiace s tankovaním pohonných hmôt a pitnej vody do plavidiel, zber odpadu (odčerpávanie fekálnych vôd, drenážnych vôd, zber použitého oleja, zber komunálneho odpadu, zber a odstraňovanie nebezpečného odpadu a iné), úpravu (čistenie/spracovanie) odpadu, jeho odvoz, resp. vypúšťanie vyčistenej odpadovej vody.

- Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava

Terminál LNG je plánovaný v nadväznosti na širšie vzťahy distribučného reťazca, kde dodávateľ zemného plynu prostredníctvom potrubia zabezpečí dodanie do terminálu v prístave Bratislava, ktorý bude následne spracovaný a distribuovaný vodnou cestou ku konečnému užívateľovi – ostatné prístavy na Dunaji, a pod. Nakoľko je LNG nielen obchodovanou komoditou, ale aj palivom, predpokladá sa využitie terminálu LNG aj ako čerpacej stanice LNG. Štúdia realizovateľnosti má za cieľ identifikovať technológie na výrobu a distribúciu LNG, porovnať ich z pohľadu environmentálneho, ekonomického a bezpečnostného, a odporučiť technológiu, ktorá bude vzhľadom na špecifiká verejného prístavu Bratislava najvhodnejšia. Štúdia realizovateľnosti bude spracovaná v nasledovnom rozsahu:

- Technická štúdia
- Bezpečnostná dokumentácia k vybranej technológii
- CBA
- EIA

- Bezpečnostná ochrana prístavov – predprojektová príprava

⁴ Celkový rozvoj oboch verejných prístavov je riešený v rámci spracovania tzv. master plánov. Stratégia rozvoja verejného prístavu Bratislava Fáza II (Master Plan II) je predmetom posudzovania SEA, rozhodnutie o posudzovaní bolo vydané v januári 2019 <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-rozvoja-verejneho-pristavu-bratislava-faza-ii-master-plan-ii>. Oznámenie o strategickom dokumente pre Strategický plán rozvoja verejného prístavu Komárno (Master Plan) bolo podané v decembri 2018.

Cieľom je navrhnuť systém za účelom skrátenia reakčnej doby v prípade havarijnej situácie, ktorú inštalovaný monitorovací systém identifikuje. Inštalácia systému sa predpokladá v celom vymedzenom území verejných prístavov základnej siete TEN-T Core. Požadovanou súčasťou monitorovacieho systému je poskytovanie informácií o vzniknutých havarijných situáciách v bazénoch nákladného prístavu, navigácia plavidiel počas havarijnej situácie do a z prístavu a výmena informácií z hľadiska bezpečnostných podmienok v územných obvodoch prístavov v prípade havarijnej situácie, čím bude zabezpečená ochrana prístavu, plavidiel a zariadení v prístave. Systém zároveň zabezpečí rýchlu identifikáciu havarijnej situácie a v prípade potreby privolanie záchranných a zásahových zložiek, čím sa prispeje k zmierneniu negatívnych dopadov havarijných situácií na životné prostredie vo verejných prístavoch základnej siete TEN-T Core. Monitorovací systém využije pri svojom fungovaní už dostupné informácie o plavebných údajoch z jednotlivých systémov ako napr. Riečne informačné služby (RIS).

- **Rozšírenie zamerania aktivity „C. Zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky“**

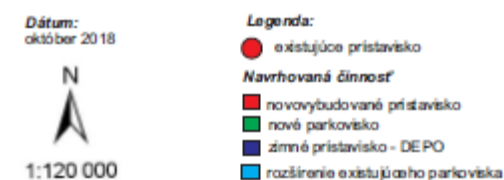
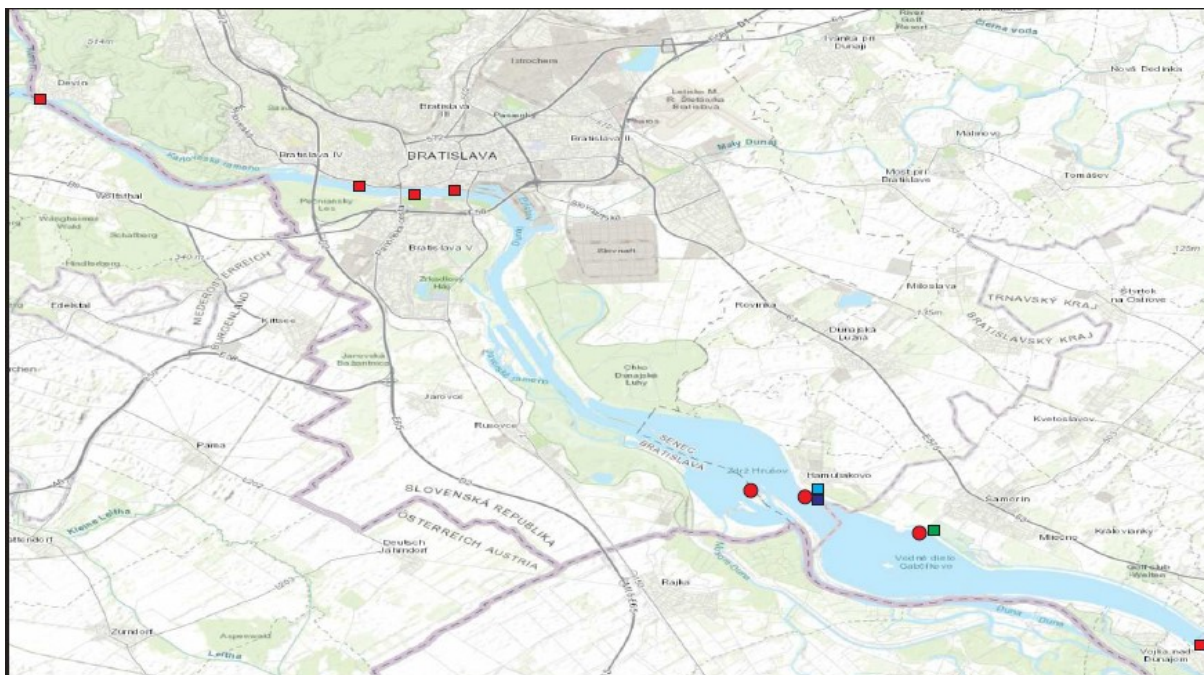
Pôvodné zameranie predmetnej aktivity bolo smerované len na podporu RIS. Keďže tieto aktivity sú t. č. predmetom spolufinancovania z Nástroja na prepájanie Európy (CEF), RO OPII navrhuje rozšíriť zameranie aktivity o modernizáciu plavebného značenia, ktoré synergicky doplní oblasť RIS. Aplikácia RIS a realizácia súvisiacich technických opatrení na dunajskej vodnej ceste umožní dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej infraštruktúry a zvýšenie bezpečnosti lodnej a prístavnej prevádzky. Zároveň sa v tejto časti navrhuje možnosť zakúpenia vytyčovacích plavidiel pre obsluhu dunajskej vodnej cesty v úseku od VD Gabčíkovo po mesto Štúrovo, v prípade, ak to potvrdí štúdia realizovateľnosti.

Pre implementáciu tejto úpravy bol spracovaný návrh projektového zámeru „Štúdia uskutočniteľnosti pre projekt „Modernizácia vytyčovacej techniky a plavebného značenia na vodnej ceste medzinárodného významu Dunaj““. Tento projekt bude zameraný na modernizáciu vytyčovacej techniky a plavebného značenia na vodnej ceste medzinárodného významu Dunaj v úseku od štátnej slovensko-rakúskej hranice (r.km 1880,26) po štátnu slovensko-maďarskú hranicu (r.km 1708,20). Súčasťou štúdie bude zhodnotenie stavu existujúcich plavebných znakov a používanej techniky, návrh osadenia a modernizácie signalizačných plavebných znakov, resp. vytyčovacích zariadení, návrh modernizácie signalizačných znakov (inteligentné AIS AtoNs bóje, systém ich sledovania a prevádzky), návrh integrácie systému inteligentných bóji a virtuálnych bóji do systému riečnych informačných služieb, návrh optimálneho riešenia vytyčovania plavebnej dráhy s ohľadom na existujúcu flotilu Slovenského vodohospodárskeho podniku, š. p.

- **Doplnenie novej oprávnenej aktivity „D. Zavedenie pravidelnej osobnej lodnej dopravy po Dunaji (Dunajbus)“**

Cieľom aktivity je predovšetkým využiť vnútrozemské vodné cesty ako prostriedok na zlepšenie dopravnej obsluhy bratislavskej aglomerácie. Predmetom aktivity je realizácia komplexného zámeru vybudovania systému pravidelnej osobnej lodnej dopravy na dunajskej vodnej ceste v úseku Šamorín – Bratislava. Účelom navrhovanej činnosti je na cca 50 km trase Dunaja zriadiť osobnú vodnú kyvadlovú dopravu medzi MČ Bratislava – Devín a obcou Vojka nad Dunajom vybudovaním nových plávajúcich prístavísk (slúžiacich ako zastávky s prístreškom a časť ako zastávky s občerstvením), ktoré budú začlenené k existujúcim prístaviskám, čím vznikne na Dunaji 8 zastávok pre lode. Plynulosť premávky osobnej vodnej dopravy bude zabezpečené 7 plavidlami typu katamarán s výtlakom lode 40 t bez zaťaženia a 50 t pri úplnom zaťažení. Neďaleko od prístaviska v Hamuliakove bude zriadené DEPO/zimný prístav. V rámci navrhovanej činnosti dôjde aj k rozšíreniu pôvodného parkoviska a výstavbe nového parkoviska.⁵

⁵ Zámer bol predložený v januári 2019, pozri <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-pravidelna-osobna-vodna-doprava-po-dunaji-dunajbus->



Obrázok I-2 Mapa širších vzťahov pre zámer Dunajbus.

Zdroj: Dokumentácia zámeru EIA, október 2018, EKOJET, s.r.o., priemyselná a krajinná ekológia

Zdroje PO 4 budú smerované prioritne na obstaranie štúdie realizovateľnosti za účelom preukázania potenciálu zavedenia pravidelnej osobnej lodnej dopravy v bratislavskej aglomerácii a v prípade opodstatnenia projektu aj na obstaranie projektovej dokumentácie. Predpokladá sa, že realizačná fáza projektu si bude vyžadovať najmä výstavbu kotvísk pre plavidlá, parkovísk Park&Ride a vlnolamov na ochranu kotvísk, ako aj nákup samotných plavidiel, ktorými bude zabezpečovaná preprava cestujúcich. V prípade negatívneho stanoviska EK k výsledkom štúdie realizovateľnosti, realizácia výstavby predmetnej infraštruktúry, ani nákup plavidiel nebudú z OPII financované.

2. **Prioritná os 5 - Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov**

RO OPII v PO 5 navrhuje doplniť nové aktivity a detailnejšie špecifikovať existujúce znenie prioritnej osi, konkrétne:

- **Úprava názvu prioritnej osi 5 a doplnenie nového špecifického cieľa 5.3**

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

- **Doplnenie novej aktivity „I. Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy“**

Z dôvodu rastúceho záujmu cestujúcich o železničnú osobnú dopravu, MDV SR vidí priestor pre rozšírenie projektov tohto typu aj v ďalších regiónoch Slovenska. Z tohto dôvodu navrhuje

v oblasti podpory segmentu prímestskej a regionálnej dopravy doplniť do PO 5 možnosť obstaráť nové vlakové súpravy primárne v Prešovskom kraji.

- **Doplnenie aktivity na budovanie kontrolných bodov na sieti ŽSR**

RO OPII navrhuje v rámci aktivity „B. Znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou, modernizácia železničných priecestí)“ detailnejšie špecifikovať zámer budovania kontrolných bodov manažéra infraštruktúry (tzv. check-points). Budovanie týchto bodov môže predstavovať významný príspevok k znižovaniu počtu bezpečnostných incidentov a dopravných nehôd na sieti ŽSR. Sieťové umiestnenie a technické vybavenie konkrétnych bodov vrátane spôsobu dátovej integrácie do siete ŽSR bude realizované v súlade so štúdiou realizovateľnosti a koncepciou budovania kontrolných bodov na sieti ŽSR.

- **Úprava názvu aktivity „C.“ vrátane úpravy a rozšírenia jej obsahovej náplne**

V nadväznosti na zámer vybudovať zo zdrojov PO 5 prestupný terminál v Trebišove, RO OPII navrhuje zmenu názvu aktivity „C.“ na „C. Výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a terminálov integrovanej osobnej prepravy a ich napojení na cestnú sieť“. RO OPII navrhuje predmetnú úpravu z dôvodu, že hlavnou charakteristikou stavby v Trebišove je integrácia dopravných systémov pri budovaní integrovaného dopravného systému (IDS) v rámci VÚC KSK - integrácia osobnej individuálnej dopravy (automobilovej, cyklistickej) a hromadnej osobnej dopravy (autobusovej a železničnej) a zároveň združovanie vybavenosti na komerčnej báze pre cestujúcich využívajúcich jednotlivé IDS.

3. Prioritná os 6 - Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)

RO OPII navrhuje detailnejšiu špecifikáciu existujúceho znenia PO 6, a to konkrétne:

- **Doplnenie rýchlostných ciest R2 a R4**

V oblasti výstavby rýchlostných ciest navrhuje RO OPII doplniť ďalšie úseky rýchlostných ciest R2 a R4, ktoré v prípade navýšenia finančného rámca OPII môžu byť financované zo zdrojov operačného programu. Prehľad úsekov, ktorých doplnenie do PO 6 navrhuje RO OPII:

- R2 Kriváň – Mýtňa,
- R2 Mýtňa – Lovinobaňa, Tomášovce.

Predmetná stavba (zahrňujúca oba úseky vyššie) bola posudzovaná MŽP SR podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 391/2000 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa predtým spomínaný zákon o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Proces EIA bol ukončený záverečnými stanoviskami: záverečné stanovisko "Rýchlostná cesta R2 Zvolen – Lovinobaňa" z posudzovania vplyvov na životné prostredie vydané MŽP SR dňa 17. februára 2006 (4366/04-1.6) a záverečné stanovisko "Rýchlostná cesta R2 Lovinobaňa – Ožďany" z posudzovania vplyvov na ŽP vydané MŽP SR dňa 18. decembra 2007 (2329/07-3.4/ml.).

Následne bolo na stupni dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) vypracované Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti "Rýchlostná cesta R2 Kriváň - Lovinobaňa, Tomášovce", ktoré bolo predložené na MŽP SR, ktoré na základe oznámenia dňa 13. februára 2017 rozhodlo, že sa nepredpokladá podstatný nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a preto nie je predmetom posudzovania podľa § 18 ods. 1, písm. e.) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. Dňa 07. júna 2017 Národná diaľničná spoločnosť, a.s. podala druhé Oznámenie o zmene „Rýchlostná cesta R2 Kriváň – Lovinobaňa, Tomášovce, I úsek Kriváň – Mýtňa“. MŽP SR začalo konanie v zisťovacom konaní. Dňa 23. augusta 2017 vydalo MŽP SR rozhodnutie (č. 6260/2017-1.7/dj R) v ktorom nepožaduje ďalej posudzovať navrhované zmeny projektu. Dňa 25. septembra 2017 bol na MŽP SR podaný rozklad proti rozhodnutiu MŽP SR č. 6260/2017-1.7/dj R účastníkom konania. O rozklade zatiaľ nebolo rozhodnuté.

Pre oba úseky bolo v roku 2018 spracované spoločné oznámenie o zmene, avšak každý úsek sa nachádza v rozdielnej fáze projektovej prípravy. Pre úsek Kriváň – Mýtina sú spracované „Technické požiadavky pre realizáciu stavebných prác“ (vo forme súťažných podkladov), pre úsek Mýtina – Lovinobaňa, Tomášovce je spracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie.



Obrázok I-3 Trasa rýchlostnej cesty R2 v úseku Kriváň – Lovinobaňa.

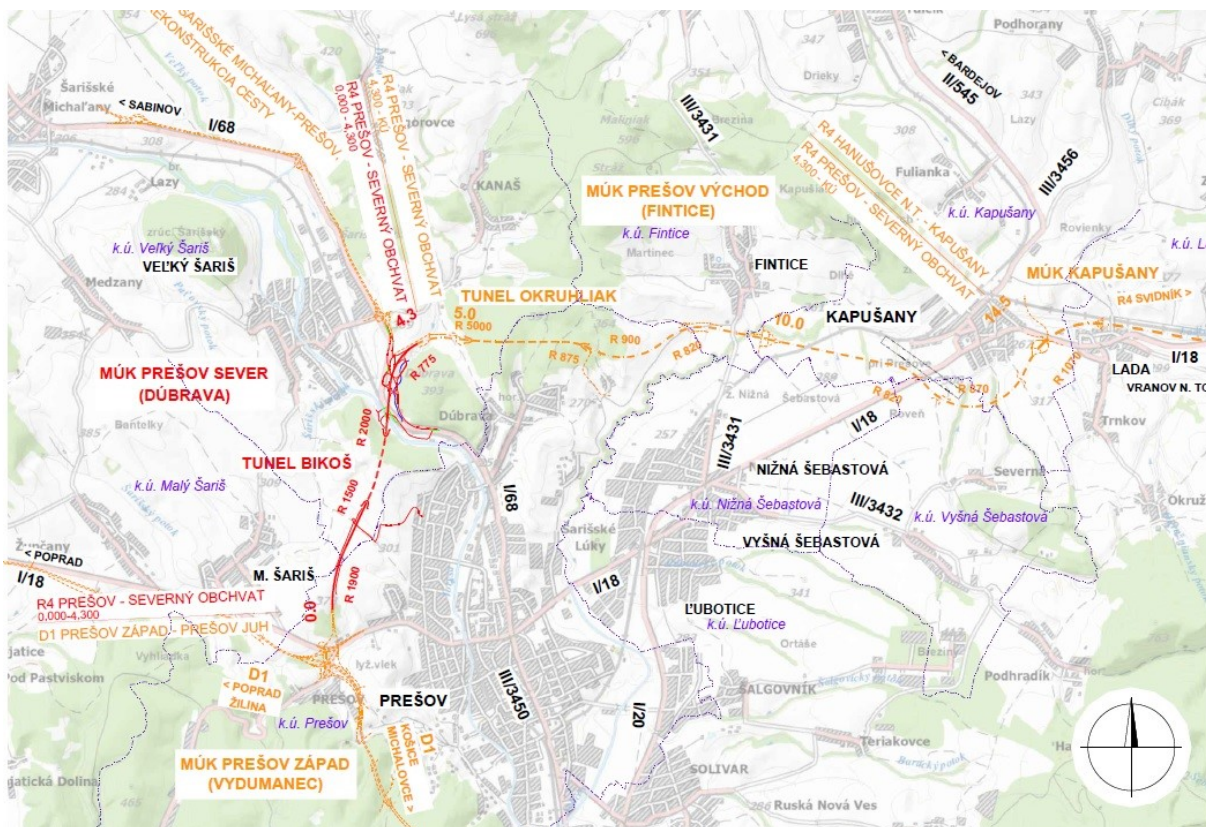
Zdroj: Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti podľa prílohy 8a zákona č. 24/2006 Z.z. Integra Consulting s.r.o., 2018.

Ďalším úsekom, ktorého doplnenie do PO 6 sa navrhuje, je:

- R4 Prešov - severný obchvat.

Ide o stavbu rýchlostnej cesty R4 v úseku severného obchvatu mesta Prešov v navrhovanej kategórii R 24,5/100 s funkciou vylúčenia tranzitnej dopravy vedenej v súčasnosti v prieťahu Prešovom. Účelom stavby je prepojiť diaľnicu D1 a rýchlostnú cestu R4 Kapušany – Giraltovcie tak, aby došlo k odľahčeniu dopravy z existujúcej komunikačnej siete mesta Prešov a vloženie mimoúrovňových križovatiek k prerozdeleniu zdrojovej a cieľovej dopravy. To bude mať za následok vyššiu bezpečnosť účastníkov dopravy a zvýšenie plynulosti a komfortu jazdy. Križovatka Prešov - sever zabezpečí vylúčenie tranzitnej dopravy z cesty I/68 z centrálnej mestskej zóny, ako aj priame napojenie cesty I/68 na D1 a R4.

V roku 2004 bola vypracovaná správa o hodnotení zámeru "Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat" (Dopravoprojekt, a.s. Bratislava), ktorá bola následne predložená na MŽP SR ako príslušnému orgánu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. MŽP SR vydalo záverečné stanovisko o hodnotení vplyvov na životné prostredie dňa 17. februára 2006. V roku 2009 bola vypracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie (DÚR), ktorá z hľadiska faktorov podstatných pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie predstavovala významné zmeny tunelov, mostov, ochranných stien a veľkosti záberu pôdy. V priebehu prípravy stavby došlo k ďalším zmenám, ktoré boli v roku 2014 premietnuté v projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie (DSP) a následne v dvoch oznámeniach o zmene navrhovanej činnosti (2015 a 2017).



Obrazok I-4 Prehľadná situácia úseku R4 Prešov – severný obchvat.

Zdroj: R4 Prešov – severný obchvat, Dokumentácia na realizáciu stavby. HBH Projekt spol. s r.o., 2017.

- **Podpora zavádzania alternatívnych palív v cestnej doprave**

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

4. Prioritná os 7 – Informačná spoločnosť

- **Podpora budovania inteligentných miest a regiónov prostredníctvom IKT (doplnenie aktivity v rámci špecifického cieľa 7.4)**

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

- **Podpora inovatívnych riešení MSP využívajúcich údaje a služby poskytované verejnou správou (doplnenie aktivity v rámci špecifického cieľa 7.2)**

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