

## 1 Stratégia operačného programu

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

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

Tab. 1 Prehľad prioritných osí OPII vrátane stanovenia zodpovednosti za implementáciu

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

#### 1.1.1.5 Prepojenie stratégie OPII - IS s plnením stratégie Európa 2020

Tab. 2 Plnenie Digitálnej agendy pre Európu z pohľadu prioritných tém

Pilier	Hlavné aktivity	Špecifické ciele
I. Digitálny jednotný trh	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poskytnutie verejných zdrojov dát pre znovu použitie</li> <li>Pravidlá na ochranu dát</li> </ul>	Zlepšenie celkovej dostupnosti dát verejnej správy vo forme otvorených dát
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opatrenia na rozvoj Európskeho trhu s online obsahom</li> <li>Migrácia na Jednotnú európsku platbu, eInvoicing, nariadenie o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronicke transakcie na vnútornom trhu, smernica pre eCommerce</li> <li>Pravidlá na ochranu dát</li> <li>Zjednodušenie podnikania v rámci Európskej únie</li> </ul>	<p>Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike</p> <p>Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami</p>
II. Interoperabilita a normy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presadzovanie interoperability prijatím európskej stratégie a rámca interoperability</li> <li>Prijatie opatrení v oblasti legislatívy, štandardov, spoločných rámcov, implementácie generických nástrojov a znovu použiteľných technických blokov, ktoré umožnia cezhraničnú interoperabilitu služieb a systémov</li> <li>Vzájomné uznanie eID a dôveryhodných služieb pre elektronicke transakcie</li> </ul>	<p>Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov</p> <p>Umožnenie modernizácie a racionalizácie verejnej správy IKT prostriedkami</p> <p>Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov</p>
III. Dôvera a bezpečnosť	<ul style="list-style-type: none"> <li>Boj proti kybernetickým útokom, EU platforma kyber zločinu</li> <li>Poskytovanie notifikácií o prelomení bezpečnosti</li> <li>Rozvoj Národnej platformy alarmov a upozornení</li> <li>Vytváranie lepšieho internetu pre deti (zodpovedný prístup pri využívaní internetu)</li> </ul>	Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti

IV. Prístup k rýchlemu a superrýchlemu internetu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posilniť a zefektívniť financovanie vysokorychlostného širokopásmového pripojenia z prostriedkov EÚ</li> <li>▪ Podpora investícií do konkurencieschopných NGN</li> </ul>	Zvýšenie pokrytia širokopásmovým internetom / NGN
V. Výskum a inovácie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nová generácia webových aplikácií a služieb</li> </ul>	<p>Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov</p> <p>Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Podpora spoločných infraštruktúr na výskum IKT a inovačných zoskupení</li> <li>▪ Stratégia EÚ pre „cloud computing“ najmä pre verejnú správu a vedecký sektor</li> </ul>	Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu
VI. Zvýšenie digitálnej gramotnosti, zručností a inklúzie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavedenie služieb eLearningu a eSkills pre získavanie IKT zručností</li> <li>▪ Podpora on-line nástrojov pre requalifikáciu a trvalý profesionálny rozvoj</li> <li>▪ Zapojenie žien do IKT pracovnej sily</li> <li>▪ Zabezpečenie prístupnosti webových stránok verejného sektora a pomoc znevýhodneným prístupit' k obsahu</li> </ul>	Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu
VII. Výhody pre spoločnosť EÚ vyplývajúce z IKT	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavedenie služieb telemedicíny vo väčšom rozsahu</li> <li>▪ Zefektívnenie zdravotníctva</li> <li>▪ Podpora európskych štandardov, testovanie interoperability a osvedčovanie systémov zdravotnej starostlivosti</li> <li>▪ Technológie asistovaného života v oblasti tele-starostlivosť a on-line podpory sociálnych služieb</li> <li>▪ Budovanie systémov varovania pred nebezpečnými udalosťami</li> <li>▪ Podpora bezproblémových cezhraničných služieb elektronickej štátnej správy na jednotnom trhu</li> </ul>	<p>Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre podnikateľov</p> <p>Zvýšenie kvality, štandardu a dostupnosti eGovernment služieb pre občanov</p> <p>Zlepšenie digitálnych zručností a inklúzie znevýhodnených jednotlivcov do digitálneho trhu</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Podpora bezproblémových cezhraničných služieb elektronickej štátnej správy na podporu MSP</li> </ul>	Zvýšenie inovačnej kapacity najmä malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike

## 1.1.2 Zdôvodnenie výberu tematických cieľov a príslušných investičných priorít

Tab. 3 Súhrnný prehľad zdôvodnenia výberu tematických cieľov a investičných priorít - Doprava

Vybraný tematický cieľ	Vybrané investičné priority	Zdôvodnenie výberu
7 – podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach	7i) podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do TEN-T	<p>SR disponuje nedobudovanou a technicky a kvalitatívne zastaranou infraštruktúrou, ktorá sa negatívne 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.</p> <p><b>Stratégia Európa 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“;</li> </ul> <p><b>Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jedným z hlavných cieľov Bielej knihy je sprevádzkovať do r.2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu základnú sieť TEN-T, a previesť 30% cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iný druh dopravy, napr. železničnú;</li> </ul> <p><b>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11.12.2013 o usmerneniach EÚ pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nariadenie stanovuje usmernenia pre rozvoj TEN-T siete, a predpokladá ukončenie budovania základnej siete do roku 2030 prostredníctvom vytvorenia novej, ako aj zásadnej modernizácie a obnovy už existujúcej infraštruktúry;</li> </ul> <p><b>Partnerská dohoda Slovenskej republiky</b></p> <p><b>Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- investície do dopravnej infraštruktúry zamerané na TEN-T sieť s cieľom zlepšiť dostupnosť a udržateľné druhy dopravy pre hospodársky rast a tvorbu pracovných miest.</li> </ul> <p><b>Národný program reforiem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jedným zo základných cieľov NPR pre politiku súdržnosti je „Základná infraštruktúra“ pre zabezpečenie podmienok pre udržateľný a vyvážený rozvoj a rast zamestnanosti.</li> </ul> <p><b>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- strategické dokumenty identifikujúce priority v sektore do roku 2020.</li> </ul>
	7b) posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov	Cieľom výberu investičnej priority je dosiahnuť komplementaritu s intervenciami do nadnárodnej a národnej dopravnej infraštruktúry, umožniť prístup na sieť TEN-T a zabezpečiť kvalitné

		<p>spojenia medzi regiónmi, medzi regionálnymi centrami, regionálnymi centrami a hlavným mestom, resp. krajskými sídlami.</p> <p><b>Stratégia Európa 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“;</li> </ul> <p><b>Partnerská dohoda Slovenskej republiky</b></p> <p><b>Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prioritizáciu investícií do kľúčovej dopravy pripájajúcej sekundárne a terciálne uzly k infraštruktúre TEN-T;</li> </ul> <p><b>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- strategické dokumenty identifikujúce priority v sektore do roku 2020.</li> </ul>
	<p>7ii) vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých (a to aj nehlukných) a nízkouhlíkových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej prepravy, prístavov, multimodálnych spojení a letiskovej infraštruktúry na podporu udržateľnej regionálnej a miestnej mobility</p>	<p>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, zvyšovania energetickej efektívnosti/podielu obnoviteľných zdrojov a kvality ovzdušia.</p> <p><b>Stratégia Európa 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“.</li> </ul> <p><b>Partnerská dohoda Slovenskej republiky</b></p> <p><b>Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- udržateľné plány mestskej dopravy pre hlavné mestské centrá</li> <li>- investičných priorít v čistej mestskej doprave vrátane električiek, vlakov, ekologických autobusov.</li> </ul> <p><b>Národný program reforiem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- priority v oblasti verejnej osobnej dopravy a mestskej mobility;</li> </ul> <p><b>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- strategické dokumenty identifikujúce priority v sektore do roku 2020.</li> </ul>

	<p>7iii) vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku</p>	<p>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).</p> <p><b>Stratégia Európa 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- súvislosť s prioritou „Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje“.</li> </ul> <p><b>Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zavádzanie inteligentných systémov mobility – európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a železničné informačné systémy s cieľom zabezpečiť úplnú interoperabilitu.</li> </ul> <p><b>Partnerská dohoda Slovenskej republiky.</b></p> <p><b>Pozičný dokument Komisie k vypracovaniu partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014-2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podpora opatrení na zvyšovanie konkurencieschopnosti železničnej dopravy, dôraz na technickú harmonizáciu a interoperabilitu medzi systémami.</li> </ul> <p><b>Národný program reforiem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jedným zo základných cieľov NPR pre politiku súdržnosti je „Základná infraštruktúra“ pre zabezpečenie podmienok pre udržateľný a vyvážený rozvoj a rast zamestnanosti – modernizácia železničných koridorov, obnova parku železničných koľajových vozidiel</li> </ul> <p><b>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- moderná a bezpečná železničná infraštruktúra</li> <li>- zaistenie prevádzkyschopnosti a zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti železničnej dopravy. Ď</li> <li>- zabezpečenie komfortnej osobnej dopravy s dôrazom na zásadné zlepšenie parametrov osobnej dopravy.</li> </ul>
--	---	--

## 1.2.2 Informačná spoločnosť

Tab. 5 Typy pro-rata v rámci projektov PO 7

Typ	Premenná pre výpočet pro-rata	% vyjadrenie	Špecifické ciele
1.	Pro-rata sa neaplikuje	N/A	7.1, 7.8
2.	Podiel obyvateľov BSK	11,42	7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9
3.	Podiel zamestnancov VS v BSK	21,52	7.7, 7.8

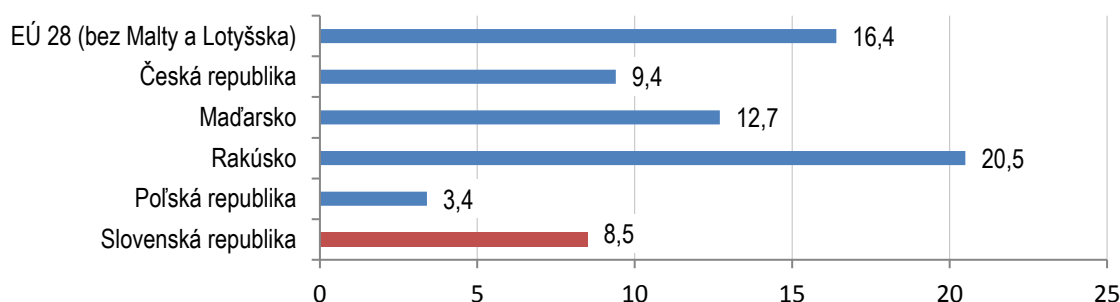
## 2 Prioritné osi

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

#### 2.2.2.2 Opis typu a príklady aktivít

##### A. Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest vrátane privádzačov (TEN-T)

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



#### Výstavba diaľnic

V oblasti rozvoja diaľničnej siete budú investície smerovať do výstavby nových úsekov diaľnic D1 a D3. Tieto úseky budú viesť k ďalšiemu rozširovaniu diaľničnej siete v smere na východ a sever krajiny a odstránia kľúčové úzke miesta a prekážky na cestnej sieti základnej siete TEN-T. Zdroje PO 2 môžu byť použité taktiež na financovanie výstavby nových úsekov diaľnic na súhrnnej sieti TEN-T.

#### Diaľnica D4

Diaľnica D4 po jej kompletnej dobudovaní vytvorí vonkajší obchvat hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy spojením hraničných priechodov Jarovce a Devínska Nová Ves. Celková dĺžka diaľnice D4 je cca 48 km, pričom k 31.12.2015 bolo v prevádzke cca 5 km (z toho 3 km v polovičnom profile).

Výstavba diaľnice D4 v úseku Jarovce – Rača je súčasťou širšieho cestného projektu<sup>24</sup>, ktorého vybudovaním si MDV SR kladie za cieľ zlepšiť dopravnú situáciu v Bratislave a príľahlých regiónoch. Prínosom nového úseku diaľnice D4 tak bude odľahčenie dopravného systému Bratislavy a jej spádového územia od tranzitnej dopravy, urýchlenie dopravného napojenia na ostatnú diaľničnú sieť Slovenska (D1, D2) a susedných krajín, skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia a zmiernenie vplyvov na životné prostredie predovšetkým odklonením nákladnej dopravy z urbanizovaných oblastí.

Finančné prostriedky z PO 2 sú na financovanie výstavby diaľnice D4 vyčlenené návratnou formou pomoci cez finančné nástroje, pričom budú tvoriť doplnkové financovanie Projektu PPP.

### 2.5 PRIORITNÁ OS 5: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

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

##### 2.5.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

**ŠPECIFICKÝ CIEĽ 5.1: Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy**

<sup>24</sup> Koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz - Holice, projekt PPP (ďalej „Projekt PPP“).

## VÝSLEDKY

b) odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre,

### 2.5.2.2 Opis typu a príklady aktivít

#### *E. Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy pre prevádzku v rámci služieb vo verejnom záujme*

Z prostriedkov prioritnej osi bude vybudovaná infraštruktúra na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy v Nových Zámkoch, Zvolene a Humennom a zabezpečená projektová príprava predmetnej infraštruktúry v Žiline a Košiciach.

#### *G. Modernizácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty)*

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 technické štandardy, ktoré majú zaručiť udržateľné možnosti rozvoja železníc. Z pohľadu možností ďalšieho rozvoja železničnej siete v rámci základnej siete TEN-T možno konštatovať, že na území SR sa nepredpokladá výstavba nových tratí, len modernizácia už existujúcich. Finančné prostriedky smerované na rozvoj železničnej infraštruktúry môžu významným spôsobom podporiť hospodársky rast a tvorbu pracovných miest.

Zaostávanie v rozvoji železničnej infraštruktúry môže predstavovať významné riziká vo forme poklesu prepráv cestujúcich a tovaru vo vnútroštátnej aj medzinárodnej doprave. To môže mať za následok nárast objemu nákladnej cestnej dopravy a IAD a z toho plynúcu environmentálnu záťaž.

**Základnou víziou v oblasti prevádzkového využitia železničnej siete je celkové zvyšovanie objemu prepráv na železnici vrátane presunu výkonov z cestnej dopravy.** Železničná sieť musí byť na tento proces pripravená a musí umožňovať uspokojenie zvýšeného dopytu po osobnej aj nákladnej doprave z hľadiska parametrov, kapacity, ako aj atraktivity pre jednotlivých zákazníkov (cestujúcich, prepravcov).

**V nadväznosti na aktivity implementované v predchádzajúcich obdobiach, investičnou prioritou ostáva aj naďalej modernizácia železničných tratí zaradených do základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Projekty modernizácie železničnej dopravnej infraštruktúry budú realizované na tých tratiach, ktoré majú rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility v SR a jednotnom Európskom dopravnom priestore.** Modernizácia železničnej dopravnej siete TEN-T prispeje k napĺňaniu stratégie Európa 2020, konkrétne iniciatívy zlepšovania efektívnosti využívania zdrojov a znižovanie emisií. Modernizáciou vybraných železničných tratí dôjde k zvýšeniu efektivity železničnej dopravy vybudovaním modernej a plne prepojenej infraštruktúry, ktorá bude schopná prijať zvyšujúci sa objem dopravy vrátane presunu výkonov z cestnej dopravy. Týmto spôsobom aktivita prispeje k znižovaniu závislosti na ropných produktoch, k znižovaniu emisií, zlepšeniu kvality ovzdušia a k podpore udržateľnej dopravy a hospodárstva.

V rámci prioritnej osi 5 bude realizovaná výlučne modernizácia železničných tratí zahrnutých do základnej siete TEN-T. Projekty modernizácie železničných tratí budú nadväzovať na modernizačné projekty implementované v rámci prioritnej osi 1. Pre ďalšie informácie pozri kapitolu 2.1.2.1 A.



## 2.7 PRIORITNÁ OS 7: INFORMAČNÁ SPOLOČNOSŤ

### 2.7.1 INVESTIČNÁ PRIORITA 2a): Rozšírenie širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorychlostných sietí a podpory zavádzania nastupujúcich technológií a sietí pre digitálne hospodárstvo

#### 2.7.2.1 Špecifické ciele investičnej priority a očakávané výsledky

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

Voľba technologickej platformy pre budovanie sietí bude založená na princípe technologickej neutrality, pričom budované siete musia byť schopné zabezpečiť potrebnú kapacitu a rýchlosť pre poskytovanie širokopásmových služieb koncovým zákazníkom. Siete budované z verejných zdrojov musia byť otvorené všetkým poskytovateľom širokopásmových služieb.

K zvyšovaniu pokrytia širokopásmovým pripojením prispeje aj iniciatíva Európskej komisie s názvom „Bezplatné Wi-Fi pre obyvateľov EÚ“ (ďalej len „WiFi4EU“), ktorej cieľom je priniesť „bezplatné pripojenie Wi-Fi pre občanov aj návštevníkov v parkoch, na námestiach, vo verejných budovách, knižniciach, zdravotných strediskách a múzeách všade v Európe“. Vzhľadom na obmedzený počet poukážok v projekte WiFi4EU plánuje SR vyhlásiť výzvu na projekt založený na rovnakom princípe. Práve realizáciou projektu WiFi pre Teba (ďalej len „WiFi4SK“) bude umožnené aj tým potenciálnym žiadateľom z radov miest a obcí SR, ktorým sa nepodari získať prostriedky z iniciatívy WiFi4EU, aby realizovali pokrytie WiFi signálom pre svojich občanov a návštevníkov.

##### ŠPECIFICKÝ CIEĽ 7.9: Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti

#### 2.7.4.2 Opis typu a príklady aktivít

##### *P. Zabezpečenie komplexnej kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti*

Pre informačné systémy VS tam, kde to bude vhodné, sa nasadia nástroje pre skoré rozpoznania útokov a incidentov. V rámci ochrany informačného prostredia bude nutné vytvoriť presné procesy pre zvládnutie situácie prelomenia bezpečnosti, aby bola do najvyššej možnej miery zabezpečená biznis kontinuita informačných systémov a aby bol minimalizovaný dopad bezpečnostného incidentu. Informácie o každej bezpečnostnej situácii bude potrebné zozbierať na platforme kybernetickej bezpečnosti a vyhodnotiť ich. Pre včasné zozbieranie väčšieho množstva dát sa odporúča tiež simulovať útoky na vhodne pripravené systémy.

Prevádzkovatelia mimoriadne dôležitých infraštruktúr v niektorých odvetviach VS musia prijať postupy riadenia rizík a podávať správy o významných bezpečnostných incidentoch na ich hlavných službách. Vytvorí sa jednotný systém pre monitorovanie kritickej infraštruktúry. Analýzou dát, systémov a ich fungovania sa budú pripravovať mechanizmy skorého rozpoznania útokov a opatrenia pre prípady núdzového stavu. Cieľom je pokryť oblasti ako: rozpoznanie situácie prelomenia bezpečnosti, jej analýza; nasadenie protiopatrení; uvedenie systémov do kontrolovaného stavu, zabezpečenie biznis kontinuity a zvrátenie následkov.

Pre vyššie uvedené oblasti bude vytvorený systém pravidelných kontrol dodržiavania jednotlivých vytvorených opatrení a auditov (vrátane navrhovaných opatrení z auditov).

## 2.8 Prioritná os 8 – Technická pomoc

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

Aktivity spojené s dosahovaním špecifických cieľov prioritnej osi 8 a s nimi súvisiace typy výdavkov budú oprávnené aj pre prípravu budúceho programového obdobia a ukončovanie pomoci programového obdobia 2007 - 2013. V rámci prioritnej osi sa budú financovať aj aktivity spojené s ukončovaním Operačného programu Informatizácia spoločnosti 2007 - 2013 (ďalej len „OPIS“), na ktorý nadväzuje PO 7 - Informačná spoločnosť OPII, a to na úrovni výdavkov Riadiaceho orgánu pre OPIS (Úrad vlády SR), ktoré vzniknú po 31.12.2015.



Keďže v prípade PO 8 sa realizované operácie týkajú viac ako jednej kategórie regiónov, výdavky spojené s týmito operáciami sa pridelia na pomernom základe v zmysle článku 119(4) všeobecného nariadenia. Princíp pomerného financovania je aplikovaný paušálnou sadzbou pri všetkých projektoch PO 8, a to na úrovni 3,45 % z celkových nákladov projektu. Výdavky, ktoré týmto RO OPII vzniknú budú hradené z národných verejných zdrojov nad rámec povinného spolufinancovania.

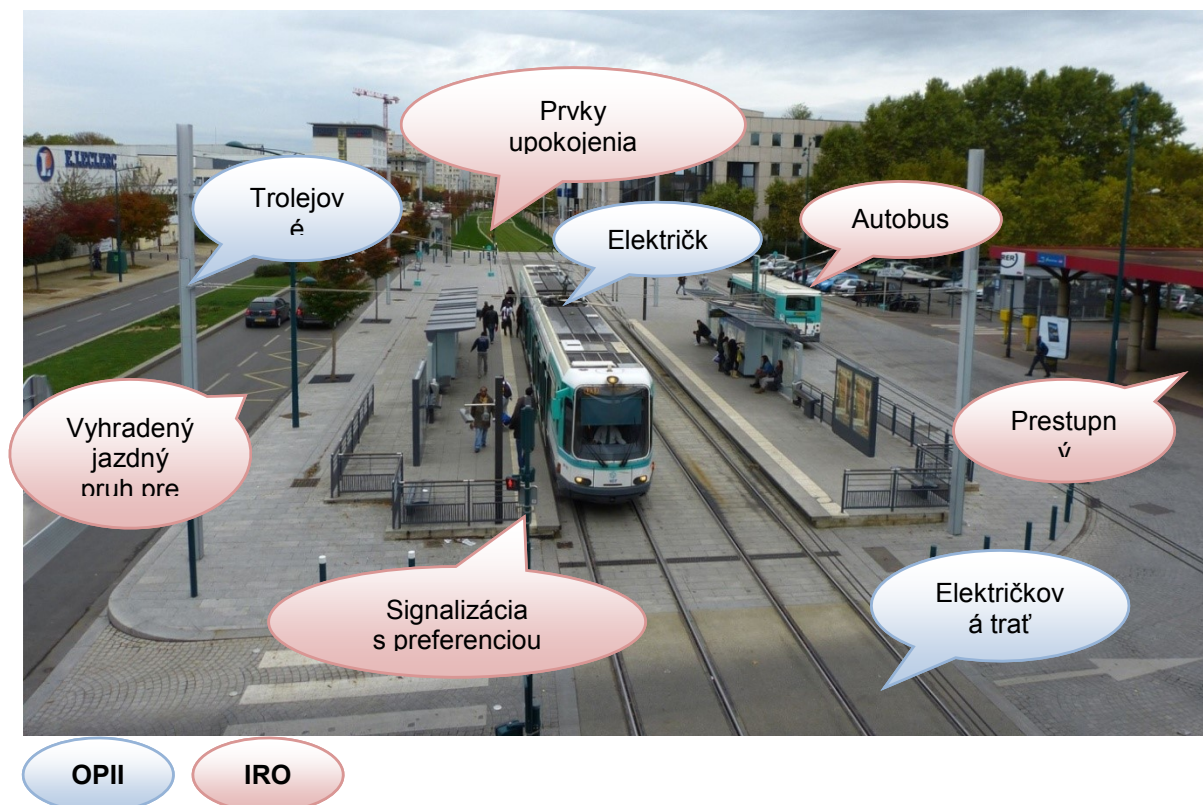
## 8 Koordinácia s inými programami a finančnými nástrojmi

### 8.1 Deliace línie s ostatnými EŠIF

Tab. 90 Demarkačné línie medzi OPII a IROP

OP Integrovaná infraštruktúra	Integrovaný Regionálny OP
<p><b>Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- výstavba diaľnic a rýchlостných ciest;</li> <li>- výstavba a modernizácia ciest I. triedy.</li> </ul> <p><b>Podpora udržateľnej mestskej mobility:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- výstavba a modernizácia infraštruktúry pre integrované dopravné systémy;</li> <li>- obstaranie mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky a trolejbusy vrátane vozidiel s pomocným pohonom);</li> <li>- modernizácia a výstavba električkových tratí v Bratislave a Košiciach vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu;</li> <li>- modernizácia a výstavba trolejbusových tratí vrátane prvkov preferencie MHD a napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu;</li> <li>- vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku dráhovej MHD;</li> <li>- rekonštrukcia, modernizácia a výstavba prestupných terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry;</li> <li>- rekonštrukcia, modernizácia a výstavba záchytných parkovísk Park &amp; Ride (P+R), Kiss &amp; Ride (K+R), Bike &amp; Ride (B+R) (so zásahom do železničnej infraštruktúry);</li> <li>- projektová príprava.</li> </ul>	<p><b>Výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Výstavba, rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy (vo vzťahu k zlepšeniu dostupnosti na TEN-T).</li> </ul> <p><b>Podpora udržateľnej mestskej mobility:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- spracovanie strategických dokumentov a územnoplánovacích podkladov (plány mobility , generely dopravy, plány dopravnej obsluhy);</li> <li>- obnova a budovanie vyhradených jazdných pruhov pre verejnú osobnú dopravu;</li> <li>- náhrada autobusov mestskej hromadnej dopravy alebo prímestskej autobusovej dopravy na dieselový pohon vysokoekologickými autobusmi, napr. plynovými autobusmi, hybridnými autobusmi alebo elektrobusedmi, spolu s budovaním zodpovedajúcej zásobovacej infraštruktúry (napr. plniacich staníc plynu, nabíjaciach staníc) vrátane nákupu nízko podlažných/low-entry nízkoemisných autobusov/elektrobusedov;</li> <li>- rekonštrukcia, modernizácia a výstavba prestupných terminálov, okrem terminálov so zásahom do železničnej infraštruktúry;</li> <li>- rekonštrukcia, modernizácia a výstavba integrovaných zastávok subsystémov verejnej osobnej dopravy;</li> <li>- rekonštrukcia, modernizácia a výstavba obrátisk cestnej verejnej osobnej dopravy;</li> <li>- rekonštrukcia, modernizácia a výstavba záchytných parkovísk Park &amp; Ride (P+R), Kiss &amp; Ride (K+R), Bike &amp; Ride (B+R) (bez zásahu do železničnej infraštruktúry);</li> <li>- zavádzanie opatrení preferencie verejnej osobnej dopravy na križovatkách;</li> <li>- modernizácia existujúcich a zavádzanie nových integrovaných dopravných systémov - technická podpora softvérového zabezpečenia, ako aj hardvérového vybavenia;</li> <li>- zavádzanie doplnkových služieb verejnej osobnej dopravy (napr. preprava bicyklov, lyží, internetové pripojenie a pod.)</li> </ul>

Obr. 1 Príklad komplementárnych aktivít financovaných z OPII a IROP v oblasti verejnej osobnej dopravy (ilustratívny obrázok)



Tab. 91 Demarkačné línie technickej pomoci OPII vo vzťahu k OP TP

Aktivity pre PO8 TP OPII	Podpora z TP OPII	Podpora z OPTP
Refundácia miezd administratívnych kapacít zapojených do implementácie OPII	refundácia miezd oprávnených zamestnancov v rámci OPII	refundácia miezd oprávnených zamestnancov zapojených do riadenia, kontroly a auditu EŠIF a riadenia OP TP
Zvyšovanie odborných a jazykových zručností administratívnych kapacít zapojených do implementácie OPII.	špecifické vzdelávanie oprávnených zamestnancov v rámci OPII	špecifické vzdelávanie oprávnených zamestnancov zapojených do riadenia, kontroly a auditu EŠIF a riadenia OP TP, realizácia centrálného plánu vzdelávania
Zabezpečenie technického vybavenia a technologickej podpory útvarov zapojených do implementácie OPII	zabezpečenie technického a technologickeho vybavenia pre oprávnených zamestnancov OPII	zabezpečenie horizontálnej systémovej podpory, informačných systémov a pod., zabezpečenie materiálo technického vybavenia pre oprávnených zamestnancov zapojených do horizontálneho riadenia, kontroly a auditu EŠIF a riadenia OP TP
Zabezpečenie výmeny informácií na úrovni útvarov a organizácií zapojených do implementácie OPII, problematiky fondov EÚ a problematiky v oblasti dopravy a informačnej spoločnosti,	zabezpečenie monitorovacích výborov OPII, koordinačných porád, konferencií, seminárov, tuzemských a zahraničných rokovaním týkajúcich sa OPII a zabezpečenie pracovných ciest spojených s kontrolou projektov OPII	zabezpečenie výmeny informácií vo vzťahu k aktivitám definovaných v OPTP
Externá podpora implementácie OPII	zabezpečenie hodnotení, štúdií a pod. špecifických pre OPII;	zabezpečenie horizontálnych hodnotení, štúdií a pod., zabezpečenie hodnotení, štúdií a pod. v rámci OP TP
Publicita a informovanie	informačné aktivity zamerané na informovanie o OPII;	informačné aktivity zamerané na horizontálne informovanie o EŠIF, informačné aktivity zamerané na informovanie o OP TP

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

### 8.2.1 Doprava

Tab. 92 Zoznam projektov cestnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu NPE

	Názov projektu	Dĺžka (km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Realizácia projektu	
				Začiatok	Ukončenie
1.	D3 Čadca Bukov - Svrčinovec	5,7	249 237	2015	2018
<b>Investičný potenciál</b>			<b>249 237</b>	-	-

Tab. 93 Zoznam projektov železničnej infraštruktúry vhodných k financovaniu z fondu NPE

	Názov projektu	Dĺžka (km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Realizácia projektu	
				Začiatok	Ukončenie
2.	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad–Tatry – Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok	31	500 000	2017	2020
<b>Investičný potenciál</b>			<b>500 000</b>	-	-

Tab. 94 Zoznam projektov vodnej dopravy vhodných k financovaniu z fondu NPE

	Názov projektu	Dĺžka (km)	Investičné náklady (tis. EUR)	Realizácia projektu	
				Začiatok	Ukončenie
1.	Nový most cez rieku Dunaj medzi mestami Komárno – Komárom (údaje za slovenský úsek)	1,35	55 556	2016	2018
<b>Investičný potenciál</b>			<b>55 556</b>	-	-

### 8.2.2 Informačná spoločnosť

Tab. 95 Možné využitie NPE v rámci informačnej spoločnosti

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

	Racionalizácia prevádzky informačných systémov pomocou eGovernment cloudu	EFRR, NPE
	Zvýšenie kybernetickej bezpečnosti v spoločnosti	EFRR

## 10 Zníženie administratívnej záťaže pre prijímateľov

Tab. 101 Zníženie administratívnej záťaže pre prijímateľov

Plánované opatrenia	Začiatok realizácie opatrenia	Plná realizácia opatrenia
Zapojenie zamestnancov do systému nepretržitého vzdelávania subjektov zapojených do implementácie EŠIF, s dopadom na zefektívnenie procesov implementácie a priame zníženie administratívnej záťaže prijímateľov	01.01.2014	31.12.2014 a následne priebežne počas celého programového obdobia 2014 - 2020
Pre EŠIF okrem EPFRV - prebudovanie súčasného informačného systému ITMS II na systém plne zohľadňujúci požiadavky e-kohézie, ktorého dizajn a funkcionality budú zodpovedať súčasným svetovým štandardom inteligentných otvorených informačných systémov. Pre PRV 2014 – 2020 Pôdohospodárska platobná agentúra plánuje zavedenie elektronickej komunikácie v rovnakom termíne plnej realizácie opatrenia.	01.01.2014	31.12.2015
Zavedenie jednotných, jasných a efektívnych pravidiel zmenového konania umožňujúceho optimálne reagovať na zmenené podmienky realizácie projektu	01.01.2014	31.12.2014
Zverejňovanie modelových vzorov dokumentácie k VO na úrovni ÚVO v užívateľsky jednoduchom online prostredí s cieľom šírenia príkladov dobrej praxe v oblasti VO	01.11.2013	01.07.2015
Priame personálne posilnenie administratívnych kapacít pre oblasť prípravy projektových žiadostí, VO, oblasť riadenia a finančného riadenia projektov a environmentálnych otázok u prijímateľov	01.01.2015	priebežne
Pre efektívnejšiu a kvalitnejšiu prípravu projektov OPII je žiaduce, aby RO OPII zaradil medzi oprávnené aktivity novú aktivitu „Riadenie projektu“. Prijímatelia si prostredníctvom uvedenej aktivity môžu refundovať mzdové prostriedky na zamestnancov, ktorí sa podieľajú na príprave a implementácii projektov OPII alebo si môžu nárokovať výdavky na externé riadenia	01.01.2015	priebežne
Zaviesť kultúru vykonávania predbežných konzultácií s partnermi (EK, JASPERS, tretí sektor, okolité štáty) pri dopravných projektoch ešte v ich prípravnej fáze (napr. vo fáze štúdie realizovateľnosti, technickej štúdie) a pred ich schválením na národnej úrovni, čo môže priniesť pozitíva v podobe možnosti skrátenia celého procesu	01.01.2014	priebežne

prípravy a schvaľovania ŽoNFP, resp. eliminácie opakovaného dopĺňania a modifikácie projektových žiadostí		
Vytvoriť podmienky pre využitie zjednodušeného vykazovania výdavkov projektov v rámci tých typov aktivít, ktoré sú vzhľadom na ich charakter pre využitie jednotlivých spôsobov vykazovania výdavkov vhodné	01.01.2015	priebežne
Z pozície RO OPII uzatváranie bilaterálnych zmlúv a dohôd s partnermi (napr. ÚVO, MŽP SR) s cieľom získavania usmernení pre rozhodovanie na úrovni prípravy a implementácie projektov	01.01.2015	priebežne

## 11 Horizontálne princípy

### 11.1 Udržateľný rozvoj

#### Vysvetlenie zásady „znečisťovateľ platí“

V legislatíve SR nie je zásada „znečisťovateľ platí“ definovaná, avšak vo všeobecnosti možno pod touto zásadou rozumieť pravidlo, že ten, kto svojou činnosťou, prípadne nekonaním môže spôsobiť, alebo spôsobil znečisťovanie alebo poškodzovanie životného prostredia, by mal znášať aj náklady na preventívne a nápravné opatrenia predchádzajúce, alebo zabraňujúce znečisťovaniu alebo poškodzovaniu. V prípade, ak nápravné opatrenia nie je možné vykonať tak, že sa životné prostredie uvedie do pôvodného stavu, mal by znečisťovateľ znášať takú kompenzáciu poškodenia, alebo znečistenia životného prostredia, ktorá bude úmerná miere svojho podielu tohto znečistenia, alebo poškodenia životného prostredia. Príslušný orgán verejnej správy môže prijať nevyhnutné preventívne alebo nápravné opatrenia, ale len v prípade, ak znečisťovateľ nie je schopný tieto opatrenia realizovať sám. Zásada znečisťovateľ platí zahŕňa preventívnu a nápravnú zložku. Preventívna zložka – znamená, že každý, kto svojou akoukoľvek činnosťou, resp. opomenutím konania môže spôsobiť poškodenie životného prostredia, je povinný vykonať na vlastné náklady také opatrenia, ktoré predchádzajú znečisťovaniu alebo poškodzovaniu životného prostredia, prípadne tieto nežiaduce negatívne vplyvy vlastnej činnosti minimalizujú na úroveň, ktorá je prípustná z hľadiska osobitných predpisov (ide o prípustné limity znečisťovania ovzdušia, vody, pôdy a pod.). Nápravná zložka – znamená, že každý, kto spôsobil závažné poškodenie alebo znečistenie životného prostredia, je povinný v súlade s príslušným všeobecne záväzným právnym predpisom na vlastné náklady toto znečistenie prípadne poškodenie životného prostredia odstrániť a uviesť životné prostredie do pôvodného stavu, prípadne do stavu, ktorý v čo najmenšej miere poškodzuje životné prostredie a znečisťuje jednotlivé jeho zložky.

## 12 Samostatné časti

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

Tab. 104 Prehľad zloženia a počet zástupcov Riadiaceho výboru pre prípravu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra v programovom období 2014 - 2020

P. č.	Organizácia/inštitúcia	Počet zástupcov / Počet zástupcov s hlasovacím právom
1.	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky	5 / 4
2.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	2 / 1
3.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	2 / 1
4.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	2 / 1
5.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	2 / 1



6.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	2 / 1
7.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	2 / 1
8.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	2 / 1
9.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	2 / 1
10.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	2 / 1
11.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	2 / 1
12.	Úrad vlády Slovenskej republiky	1 / 1
13.	Zástupca mimovládnych neziskových organizácií na základe nominácie Úradu splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti	1 / 1
14.	Združenie samosprávnych krajov SK8	1 / 1
15.	Združenie miest a obcí Slovenska	1 / 1

Tab. 105 Prehľad zloženia a počet zástupcov Pracovnej skupiny pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 – 2020

P. č.	Organizácia/inštitúcia	Počet zástupcov / Počet zástupcov s hlasovacím právom
1.	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky	10 / 10
2.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	1 / 1
3.	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.	1 / 1
4.	Slovenská správa ciest	1 / 1
5.	Železnice Slovenskej republiky	1 / 1
6.	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.	1 / 1
7.	Letisko M. R. Štefánika – Airport Slovakia, a. s.	1 / 1
8.	Letisko Poprad – Tatry, a. s.	1 / 1
9.	Letisková spoločnosť Žilina, a. s.	1 / 1
10.	Letisko Piešťany, a. s.	1 / 1
11.	Letisko Sliač, a. s.	1 / 1
12.	Agentúra na podporu rozvoja vodnej dopravy	1 / 1
13.	Verejné prístavy, a. s.	1 / 1
14.	JASPERS	1 / 1
15.	Hlavné mesto SR Bratislava	1 / 1
16.	Mesto Košice	1 / 1
17.	Mesto Prešov	1 / 1
18.	Mesto Žilina	1 / 1
19.	Úrad Bratislavského samosprávneho kraja	1 / 1
20.	Úrad Banskobystrického samosprávneho kraja	1 / 1
21.	Úrad Košického samosprávneho kraja	1 / 1
22.	Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja	1 / 1
23.	Úrad Prešovského samosprávneho kraja	1 / 1
24.	Úrad Trenčianskeho samosprávneho kraja	1 / 1
25.	Úrad Trnavského samosprávneho kraja	1 / 1
26.	Úrad Žilinského samosprávneho kraja	1 / 1
27.	Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR	1 / 1
28.	Združenie miest a obcí Slovenska	1 / 1
29.	Únia miest a obcí Slovenska	1 / 1
30.	Priatel'ia Zeme - CEPA	1 / 1
31.	Výskumný ústav dopravný, a. s.	1 / 1
32.	Žilinská univerzita v Žiline	1 / 1
33.	Slovenská technická univerzita, Bratislava	1 / 1

Tab. 106 Prehľad zloženia a počet zástupcov Pracovnej skupiny pre zabezpečenie plnenia ex ante kondicionalít Rast v oblasti digitálnych služieb a Infraštruktúra prístupovej siete novej generácie

P. č.	Organizácia/inštitúcia	Počet zástupcov / Počet zástupcov s hlasovacím právom
1.	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky	1 / 1
2.	Úrad vlády SR – Centrálny koordinačný orgán	1 / 1
3.	Úrad vlády SR - Riadiaci orgán pre OPIS	1 / 1
4.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	5 / 4
5.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	1 / 1
6.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	1 / 1
7.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	1 / 1
8.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	1 / 1
9.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	1 / 1
10.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	1 / 1
11.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	1 / 1
12.	Partnerstvá pre prosperitu	1 / 1
13.	IT Asociácia Slovenska	1 / 1
14.	Únia miest Slovenska	1 / 1
15.	Združenie miest a obcí Slovenska	1 / 1
16.	Združenie samosprávnych krajov SK8	1 / 1
17.	Národná agentúra pre sieťové a elektronické služby	1 / 1
18.	Slovenská technická univerzita	1 / 1