|  |
| --- |
|  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| |  | | --- | | Záverečná správa  Hodnotenie plnenia zámerov a očakávaných výsledkov a identifikácia možných úprav OPII  Jún 2019 | |  |  |

Obsah

[Obsah 1](#_Toc10709697)

[Manažérske zhrnutie 4](#_Toc10709698)

[Executive Summary 9](#_Toc10709699)

[Úvod 14](#_Toc10709700)

[Predmet a cieľ hodnotenia 14](#_Toc10709701)

[Štruktúra dokumentu 14](#_Toc10709702)

[Metodika 15](#_Toc10709703)

[Zber sekundárnych dát 16](#_Toc10709704)

[Terénny prieskum – primárne dáta 16](#_Toc10709705)

[Dotazníkový prieskum 16](#_Toc10709706)

[Individuálne rozhovory 17](#_Toc10709707)

[Desk research 17](#_Toc10709708)

[Výsledky analýzy 19](#_Toc10709709)

[Zistenia 22](#_Toc10709710)

[Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov 22](#_Toc10709711)

[Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T) 25](#_Toc10709712)

[Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 3 – Verejná osobná doprava 25](#_Toc10709713)

[Hlavné zistenie analýzy Prioritnej osi 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) 28](#_Toc10709714)

[Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 5 – Železničná infraštruktúra 29](#_Toc10709715)

[Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) 32](#_Toc10709716)

[Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 7 – Informačná spoločnosť 35](#_Toc10709717)

[Závery a odporúčania 37](#_Toc10709718)

[Hodnotiaca otázka 1 37](#_Toc10709719)

[Hodnotiaca otázka 2 40](#_Toc10709720)

[Hodnotiaca otázka 3 44](#_Toc10709721)

[Hodnotiaca otázka 4 50](#_Toc10709722)

[Kľúčové zistenia a odporúčania 52](#_Toc10709723)

[Prílohy 53](#_Toc10709724)

**Zoznam tabuliek:**

[Tabuľka 1 Alokácia OPII 19](#_Toc9855878)

[Tabuľka 2 Finančné ukazovatele výkonnostného rámca OPII 20](#_Toc9855879)

[Tabuľka 3 Porovnanie certifikovaných výdavkov a finančných záväzkov 41](#_Toc9855880)

[Tabuľka 4 Odhadované čerpanie zazmluvnených projektov a plnenie finančných záväzkov 42](#_Toc9855881)

[Tabuľka 5 Minimálne hranice čerpania OPII (kumulatívne) 42](#_Toc9855882)

[Tabuľka 6 Vyhodnotenie napĺňania výkonnostného rámca jednotlivých PO 46](#_Toc9855883)

**Zoznam schém**

[Schéma 1 Priebeh hodnotenia 18](#_Toc9855571)

[Schéma 2 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO1 24](#_Toc9855572)

[Schéma 3 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO3 27](#_Toc9855573)

[Schéma 4 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO4 29](#_Toc9855574)

[Schéma 5 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO5 31](#_Toc9855575)

[Schéma 6 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO6 prijímateľa NDS 33](#_Toc9855576)

[Schéma 7 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO6 prijímateľa SSC 34](#_Toc9855577)

**Zoznam grafov**

[Graf 1 Podiel alokácie pre jednotlivé PO 20](file:///F:\Clients_current%20folders\Ministerstvo_dopravy_SR\59738-02_OPII%20Implementation%20advisory%201\Working_Papers\ZADANIE%20c.%201%20Hodnotenie%20OPII\Zaverecna%20sprava\Zaverecna%20sprava_bez%20zmien.docx#_Toc9855578)

[Graf 2 Porovnanie plnenia finančných ukazovateľov výkonnostného rámca s celkovým čerpaním a kontrahovaním k 31.12.2018 21](#_Toc9855579)

Zoznam skratiek

|  |  |
| --- | --- |
| CEF | Nástroj na prepájanie Európy - Connecting Europe Facility |
| CKO | Centrálny koordinačný orgán |
| CO | Certifikačný orgán |
| EK | Európska komisia |
| EFRR | Európsky fond regionálneho rozvoja |
| EŠIF | Európske štrukturálne a investičné fondy |
| EÚ | Európska únia |
| HO | Hodnotiaca otázka |
| HP | Horizontálny princíp |
| ITMS2014+ | Centrálny informačný systém |
| KF | Kohézny fond |
| MDV SR | Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky |
| MP CKO | Metodický pokyn Centrálneho koordinačného orgánu |
| NFP | Nenávratný finančný príspevok |
| NKIVS | Národná koncepcia informatizácie verejnej správy Slovenskej republiky |
| NPR 2017 | Národný program reforiem Slovenskej republiky 2017 |
| NR SR | Národná rada Slovenskej republiky |
| OPII | Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 |
| PO | Prioritná os |
| RO | Riadiaci orgán |
| SO | Sprostredkovateľský orgán |
| SR | Slovenská republika |
| ŠC | Špecifický cieľ |
| ÚPPVII | Úrad podpredsedu vlády SR pre investície a informatizáciu |
| vlkm | vlakokilometer |
| ZSSK | Železničná spoločnosť Slovensko |
| ŽSR | Železnice Slovenskej republiky |

Manažérske zhrnutie

„Hodnotenie plnenia zámerov a očakávaných výsledkov a identifikácia možných úprav OPII“ je prvým hodnotením stavu implementácie Operačného program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (ďalej aj „OPII“). Toto priebežné hodnotenie je vypracované v súlade s plánom hodnotení OPII 2014 – 2020, verzia 3.0. Postup hodnotenia je v súlade s kvalitatívnymi požiadavkami hodnotenia definovanými v Štandardoch kvality hodnotenia Európskych štrukturálnych a investičných fondov v programovom období 2014 – 2020 vydaných Centrálnym koordinačným orgánom.

Predmetom hodnotenia bolo posúdenie výkonnosti, efektívnosti a účinnosti OPII prostredníctvom analýzy stavu realizácie prioritných osí, špecifických cieľov a ich očakávaných výsledkov, výstupových, výsledkových a finančných ukazovateľov vrátane výsledkov stanovených vo výkonnostnom rámci.

Pri hodnotení sa postupovalo podľa metodiky schválenej v úvodnej správe, pričom boli použité dve hlavné metódy, t. j. zber dát a desk research. Zber dát bol aplikovaný dvoma spôsobmi:

* zber sekundárnych dát ‒ dáta poskytnuté riadiacim orgánom OPII, z [www.opii.gov.sk](http://www.opii.gov.sk) a ITMS2014+, a
* zber primárnych dát – dáta získané na základe dotazníkov a individuálnych rozhovorov, ktoré dopĺňali sekundárne dáta. Dotazníky boli vypĺňané projektovými manažérmi RO, projektovými manažérmi SO OPII a prijímateľmi. Individuálne rozhovory sa viedli s projektovými manažérmi RO a SO OPII pre doplnenie informácií v dotazníkoch.

Metóda desk research vychádzala z detailnej analýzy podkladov získaných zberom dát, z ktorej bolo následne vypracované vyhodnotenie implementácie projektov. Závery a odporúčania sú spracované podľa hodnotiacich otázok a sú rozpracované pre všetky prioritné osi prierezovo, ako aj pre jednotlivé prioritné osi samostatne. Na spracovanie záverov bola použitá komparatívna analýza a metóda logického rámca.

Na základe spracovanej analýzy hodnotiteľ zodpovedal hodnotiace otázky, ktoré boli definované v zadávacích podmienkach:

*Hodnotiaca otázka č. 1 ‒ Je potrebné zvýšiť výkonnosť a tempo kontrahácie a čerpania prostriedkov OPII s ohľadom na stanovené zámery a očakávané výsledky? Ak áno, aké opatrenia interného charakteru by mal prijať a aplikovať RO OPII/SO pri implementácii OPII, resp. iniciovať vo vzťahu k externým subjektom a prostrediu?*

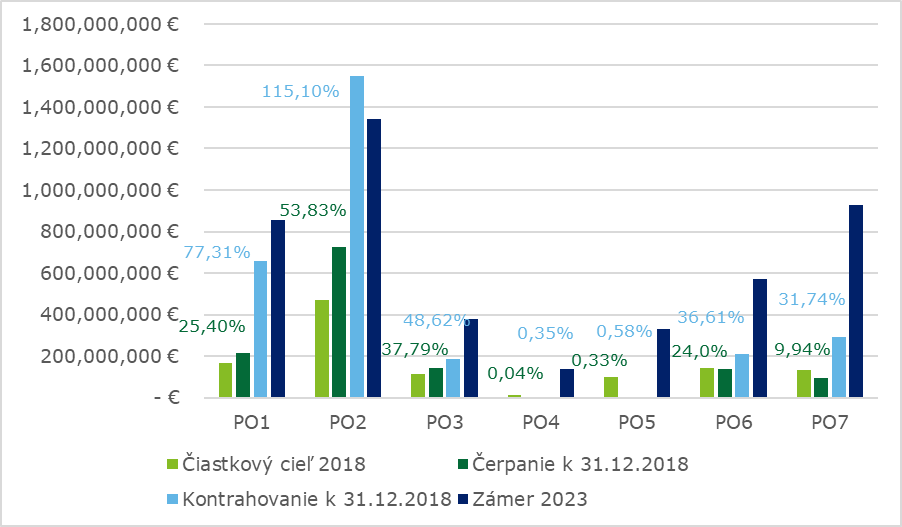
*Hodnotiaca otázka č. 2 ‒ Existuje riziko na úrovni Kohézneho fondu (ďalej „KF“) a Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ďalej „EFRR“), že nebudú splnené minimálne sumy čerpania finančných prostriedkov EÚ, ktoré boli stanovené pre OPII v súlade s pravidlom n + 3?*

*Hodnotiaca otázka č. 3 ‒ V ktorých prioritných osiach existuje riziko nenaplnenia výkonnostného rámca? Pre ktoré prioritné osi by bolo vhodné vypracovať návrh na úpravu zámerov (pre rok 2023) a v akých hodnotách a sumách s následným predložením na posúdenie EK v rámci zmeny OPII podľa čl. 30 všeobecného nariadenia?*

*Hodnotiaca otázka č. 4 ‒ Je potrebné v niektorých prioritných osiach doplniť nové alebo upraviť existujúce aktivity, doplniť nových prijímateľov, či rozšíriť cieľové územia tak, aby sa podporila implementácia OPII? Je potrebné s cieľom podporiť implementáciu OPII vykonať finančné presuny medzi prioritnými osami?*

Vyhodnotenie implementácie projektov je spracované podľa jednotlivých prioritných osí. Úroveň certifikovaného čerpania k 31. 12. 2018 dosiahla 30,48 % vrátane technickej pomoci, ktorá nebola predmetom hodnotenia. V absolútnom vyjadrení celkové certifikované výdavky k 31. 12. 2018 (EÚ zdroj) predstavovali 1 204 mil. EUR. Najvyššiu mieru čerpania v rámci OPII mala prioritná os 2 *‒* Cestná infraštruktúra (TEN-T) (53,83 %) a najnižšiu mala prioritná os 4 *‒* Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) (0,04 %). Úroveň kontrahovania k 31. 12. 2018 bola 63,55 % (2 896 mil. EU), pričom najvyššiu mieru kontrahovania dosiahla prioritná os 2 (115,10 %) a najnižšiu prioritná os 4 (0,35 %).

Porovnanie plnenia finančných ukazovateľov výkonnostného rámca s celkovým čerpaním a kontrahovaním k 31. 12. 2018 je znázornené v nasledujúcom grafe:



*V nadväznosti na výsledky hodnotenia dospel hodnotiteľ k nasledovným záverom:*

Úroveň **kontrahovania a čerpania** Operačného programu Integrovaná infraštruktúra patrí medzi najlepšie spomedzi operačných programov SR. Aj napriek tomu je potrebné zvýšiť tempo kontrahovania, tzn. zakontrahovať ďalšie projekty, ktoré prispejú k naplneniu zámerov pre rok 2023. Projekty, ktoré by mali byť v rámci jednotlivých prioritných osí podporené, by sa mali zameriavať najmä na napĺňanie ukazovateľov výkonnostného rámca. V opačnom prípade hrozí riadiacemu orgánu OPII zo strany EK uplatnenie finančných korekcií za nenaplnenie cieľových hodnôt ukazovateľov zaradených do výkonnostného rámca. V časti Závery a odporúčania sú pre jednotlivé prioritné osi uvedené projekty, ktoré na základe informácií z dotazníkov prispejú k naplneniu výkonnostného rámca.

Vzhľadom na výsledky hodnotenia je potrebné naštartovať kontrahovanie, implementáciu a čerpanie projektov najmä v prioritnej osi 4 *‒* Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) a prioritnej osi 5 *‒*Železničná infraštruktúra, pri ktorých je úroveň kontrahovania alarmujúca a k 31. 12. 2018 nedosahovala ani jedno percento. Tempo čerpania je potrebné zvýšiť aj v prioritnej osi 7 *‒* Informačná spoločnosť, ktorá má síce zazmluvnené projekty vo výške viac ako 30 %, avšak väčšina projektov nie je realizovaná v súlade s harmonogramom, čo je spôsobené najmä zdĺhavou prípravou a realizáciou verejného obstarávania žiadateľmi. V prioritných osiach 4, 5 a 7 nebol splnený ani cieľ výkonnostného rámca pre rok 2018.

Na základe zhodnotenia čerpania finančných prostriedkov za celý operačný program za roky 2016, 2017 a 2018, ktoré napĺňali záväzok **(n+3)** 2014 a 2015, sa dá predpokladať, že v rámci OPII budú splnené minimálne sumy čerpania aj pre ďalšie roky. Finančné záväzky a ich čerpanie sú podrobne spracované v Záveroch a odporúčaniach. Tempo čerpania je potrebné zvýšiť najmä pre projekty financované z Európskeho fondu regionálneho rozvoja, v rámci ktorého bolo problematické aj plnenie prvých dvoch záväzkov. Aj napriek tomu OPII splnil dané finančné záväzky, a to vďaka vysokému čerpaniu prostriedkov Kohézneho fondu.

V prípade nedosiahnutia hodnoty ukazovateľov prioritnej osi na úrovni 65 % sa v súlade s usmernením EK uplatňuje korekcia vo výške 5 – 25 %. Vo vzťahu k OPII sa riziko nenaplnia výkonnostného rámca vzťahuje najmä pre prioritné osi 4, 5 a 7.

**Kľúčové zistenia a odporúčania**

V nadväznosti na závery hodnotenia boli identifikované nasledovné hlavné zistenia, ktoré ovplyvňujú výkonnosť a čerpanie OPII:

* cieľové hodnoty merateľných ukazovateľov OPII nezodpovedajú zmenám, ktoré nastali v priebehu implementácie (zmeny národných projektov, zmena metodiky CBA, externé vplyvy). Toto zistenie sa týka prioritných osí 1 *‒* 6 a sú to najmä ukazovatele: úspora času, úspora emisií a počet prepravených cestujúcich,
* ukazovatele v plánovaných a realizovaných projektoch prioritnej osi 7 nereflektujú ukazovatele stanovené na úrovni OPII;
* pripravenosť projektov na financovanie z EÚ fondov nie je dostatočná v prioritných osiach 4, 5 a 7. V prioritnej osi 4 možno za závažné nedostatky považovať nevysporiadané majetkovo-právne vzťahy vo Verejnom prístave Bratislava, zdĺhavý proces verejného obstarávania na štúdie uskutočniteľnosti a z toho dôvodu aj oneskorenie realizácie projektov. V prioritnej osi 5 je to zdĺhavá príprava projektov a nedostatočná informovanosť riadiaceho orgánu o stave prípravy projektov. V prioritnej osi 7 sú najzávažnejšie problémy vo verejnom obstarávaní z dôvodu pochybení v procese prípravy a zverejňovania verejného obstarávania;
* dochádza k nedodržiavaniu postupov (napr. nedodržiavanie lehôt na predkladanie monitorovacích správ alebo nepredkladanie následných monitorovacích správ) stanovených v riadiacej dokumentácii na strane prijímateľov a v niektorých prípadoch aj nedodržaniu postupov (napr. nevykonaná kontrola monitorovacej správy) internej riadiacej dokumentácie na strane sprostredkovateľského orgánu.

Na elimináciu rizík spojených s implementáciou hodnotiteľ odporúča nasledovné opatrenia:

1. Vypracovať akčný plán pre rizikové prioritné osi 4, 5 a 7, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. V prípade nedodržania cieľov stanovených v akčnom pláne bude nutné realokovať nedočerpané prostriedky do iných prioritných osí, ktoré majú vyššiu absorpčnú kapacitu.
2. Vykonať dopadové hodnotenie, ktoré by preukázalo vplyv realizovaných projektov na ukazovatele vykazované na úrovni OPII na základe štatistík. Toto hodnotenie by malo jasne preukázať previazanosť projektov a operačného programu a v rámci hodnotenia bude tiež potrebné očistiť vplyv externých faktorov na tieto ukazovatele.
3. Prehodnotiť cieľové hodnoty ukazovateľov úspora času a úspora emisií prioritných osí 1 až 6 a nastaviť nové cieľové hodnoty, ktoré budú reflektovať projekty realizované v jednotlivých prioritných osiach a tiež pravidlá stanovené v nových metodických dokumentoch (napr. manuál CBA).
4. Aktualizovať metodiku pre ukazovatele stanovené v rámci prioritnej os 7, v ktorej budú projektové ukazovatele jasným spôsobom reflektovať jednotlivé aktivity projektov a prispievať k tvorbe ukazovateľov na úrovni programu. V rámci metodiky odporúčame vypracovať aj maticu prepojenia a definície jednotlivých ukazovateľov na úrovni projektu a programu. Tiež odporúčame upraviť riadiacu dokumentáciu prioritnej osi 7, ktorá upraví povinnosť prijímateľa o zadávaní ukazovateľov do žiadosti o nenávratný finančný príspevok.
5. Zlepšenie informovanosti riadiaceho orgánu o stave pripravenosti projektov železničnej infraštruktúry je možné dosiahnuť vypracovaním databázy plánovaných projektov, ktorá bude priebežne aktualizovaná na základe informácií od žiadateľov. Na základe tejto databázy bude možné analyzovať pripravenosť projektov.
6. Zintenzívniť prípravu a realizáciu projektov štúdií uskutočniteľnosti a projektovej dokumentácie v rámci prioritnej osi 4, ktoré sú nevyhnutným predpokladom pre realizáciu investičných projektov. Realizácia a financovanie nadväzujúcich aktivít sú podmienené prerokovaním výsledkov štúdie s Jaspers a vydaním pozitívneho stanoviska EK.
7. Riziká súvisiace s verejným obstarávaním v rámci prioritnej osi 7 je možné eliminovať konzultáciami prijímateľov pri príprave súťažných podkladov s pracovníkmi riadiaceho orgánu, aby ešte pred predložením ŽoNFP mali kompletné súťažné podmienky, ktoré prešli kontrolou riadiaceho orgánu a ÚVO.
8. Na základe nedostatkov identifikovaných v rámci hodnotenia pri riadení a kontrole prioritnej osi 7 na strane sprostredkovateľského orgánu odporúčame vykonať podrobnú kontrolu úloh vykonávaných sprostredkovateľským orgánom.
9. Najpodstatnejšie zmeny z pohľadu doplnenia aktivity, nových prijímateľov, či rozšírenia cieľového územia je potrebné vykonať v rámci prioritnej osi 4. Dôležitým krokom je doplnenie nových oprávnených prijímateľov:

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

Na rozšírenie zamerania štúdií odporúčame doplniť aktivity a cieľové územie aj pre prístav Komárno, čo by mohlo prispieť ku komplexnejšiemu zlepšovaniu splavnosti Dunaja a jeho využívania pre nákladnú dopravu.

Prehľad kľúčových zistení a odporúčaní vyplývajúcich z priebežného hodnotenia OPII je uvedený v nasledovnej tabuľke:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| P. č. | Kľúčové zistenia/oblasti | Odporúčania |
| 1 | Nedostatočné tempo kontrahovania a čerpania PO4, PO5 a PO7 | * Vypracovať akčný plán, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. * V prípade nedodržania cieľov stanovených v akčnom pláne realokovať finančné prostriedky do inej prioritnej osi s väčšou absorpčnou kapacitou. * Upraviť Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 vo vzťahu k zintenzívneniu kontrahovania a čerpania, a to doplnením nových aktivít, ukazovateľov, územia a prijímateľov. (netýka sa PO7) |
| 2 | Nedostatočná previazanosť ukazovateľov OPII vyhodnocovaných na základe štatistických údajov s projektovými ukazovateľmi | * Vypracovať dopadové hodnotenie vplyvu projektov realizovaných v rámci OPII na ukazovatele. * Aktualizovať dokument „Prehľad ukazovateľov OPII 2014 – 2020 vrátane popisu metodiky stanovenia hodnôt ukazovateľov“ tak, aby bola zabezpečená previazanosť ukazovateľov na úrovni programu s projektovými ukazovateľmi. |
| 3 | Nedostatočná informovanosť o stave prípravy projektov PO1 a PO5 | * Vypracovať databázu projektov, ktorú budú prijímatelia pravidelne aktualizovať a informovať RO OPII a postupe prác. * Analyzovať pripravenosť projektov z hľadiska ich potenciálu na úspešné ukončenie v programovom období 2014 – 2020 |
| 4 | Nedostatky v riadení a kontrole projektov PO7 zo strany SO OPII | * Vykonať kontrolu úloh vykonávaných sprostredkovateľským orgánom na identifikované nedostatky definované v tomto hodnotení. V rámci pravidelných stretnutí RO a SO OPII monitorovať progres plnenia opatrení, ktoré budú definované v akčnom pláne vypracovanom pre PO7. * Posilniť odborné administratívne kapacity RO OPII vo vzťahu k riadeniu a kontrole SO OPII. |
| 5 | Nedostatočné vymedzenie povinností pre prijímateľov a žiadateľov v riadiacej dokumentácii pre PO7 | * Aktualizovať dokument „Príručka pre žiadateľa prioritnej osi 7 – Informačná spoločnosť“ vo vzťahu k zadávaniu povinných ukazovateľov do ŽoNFP. * Vypracovať príručku/metodiku k postupom verejného obstarávania, ktorá bude obsahovať aj špecifiká projektov PO7. |
| 6 | Navýšenie alokácie PO6 | * Posilniť administratívne kapacity prijímateľa a RO OPII a v súvislosti s tým aj presun finančných prostriedkov z technickej pomoci z operačných programov, ktorým bola odobratá výkonnostná rezerva. * Upraviť Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 *‒* navýšenie cieľových hodnôt ukazovateľov v nadväznosti na navýšenie alokácie PO6. |

Executive Summary

The evaluation of the fulfilment of targets and expected results and identification of possible adjustments to OPII is the first evaluation of the implementation of the Operational Programme Integrated Infrastructure 2014-2020 (hereinafter “OPII”). This interim evaluation is prepared in accordance with the OPII 2014-2020 evaluation plan, version 3.0. The evaluation process is in accordance with the qualitative requirements for evaluation defined in the Quality Evaluation Standards for European Structural and Investment Funds for the 2014-2020 programming period, issued by the Central Coordination Authority).

The evaluation involved the assessment of the performance, effectiveness and efficiency of OPII by analysing the state of implementation of the priority axes, specific objectives and their expected results, the output, result and financial indicators, including the results set out in the performance framework.

The evaluation was based on the methodology approved in the initial report and two main methods were used: data collection and desk research. Data were collected in two ways:

* collection of secondary data - data provided by the managing authority of OPII, from [www.opii.gov.sk](http://www.opii.gov.sk) and ITMS2014+; and
* Collection of primary data - data obtained from questionnaires and interviews, which complemented secondary data. The questionnaires were filled in by MA project managers, IA OPII project managers and beneficiaries. Interviews were conducted with MA and IA OPII project managers to supplement the information in the questionnaires.

The desk research method was based on a detailed analysis of information gathered by data collection, which was used to prepare the evaluation of project implementation. The conclusions and recommendations are based on the evaluation questions and they are prepared for all priority axes generally and individually. A comparative analysis and the logical framework method was used to make conclusions.

Based on the analysis, the evaluator answered the evaluation questions, which were defined in the terms of reference:

*Evaluation Question 1 - Is there a need to increase the performance and pace of contracting and absorbing OPII funds with regard to the objectives and expected results? If so, what internal measures should be adopted and applied by MA OPII/IA in the implementation of OPII, or initiated in relation to external entities and the environment?*

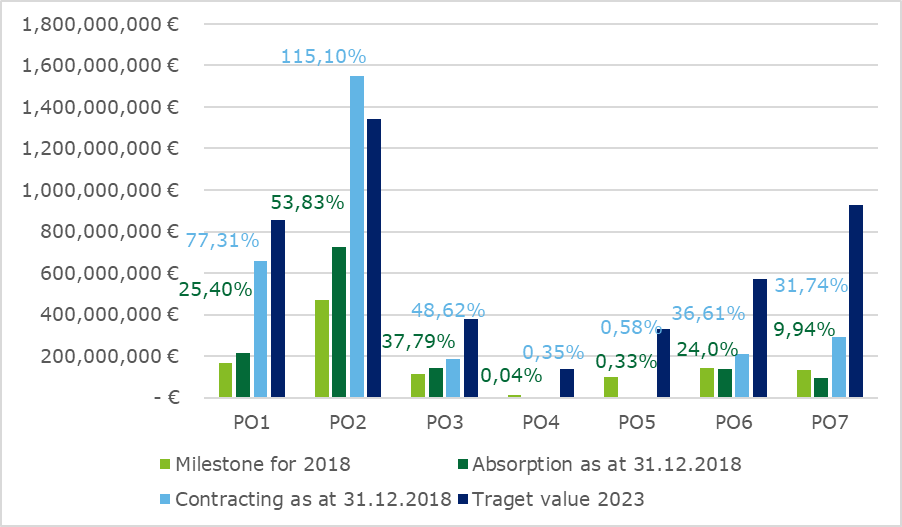
*Evaluation Question 2 - Is there a risk at the level of the Cohesion Fund (CF) and the European Regional Development Fund (ERDF) that the minimum amounts of EU funds set for OPII in accordance with the n+3 rule will not be met?*

*Evaluation Question 3 - In which priority axes is there a risk of non-fulfilment of the performance framework? Which priority axes would benefit from a proposal to adjust the objectives (for 2023) and at what values and amounts, with subsequent submission for EC assessment under the OPII amendment under Article 30 of the General Regulation?*

*Evaluation Question 4 - Is it necessary to add new or modify the existing activities, to add new beneficiaries or to extend target areas to support OPII implementation in some priority axes? Is it necessary to make financial transfers between priority axes to support the implementation of OPII?*

The evaluation of the implementation of projects is prepared by individual priority axes. The level of certified absorption reached 30.48 % as at 31 December 2018, including technical assistance, which was not subject to evaluation. In absolute terms, total certified expenditure as at 31 December 2018 (EU source) amounted to EUR 1 204 million. Priority Axis 2 – Road Infrastructure (TEN-T) had the highest absorption under OPII (53.83 %) and Priority Axis 4 – Waterway Transport Infrastructure (TEN-T CORE) (0.04 %) had the lowest absorption under OPII. The level of contracting as at 31 December 2018 was 63.55 % (EUR 2 896 million); Priority Axis 2 had the highest contracting rate (115.10 %) and Priority Axis 4 had the lowest (0.35 %).

The comparison of fulfilment of financial indicators of the performance framework with total absorption and contracting as at 31 December 2018 is shown below:



*The evaluation results led the evaluator to conclude as follows:*

The level of **contracting and absorbing** the Operational Programme Integrated Infrastructure is one of the best among the operational programmes in the Slovak Republic. Nevertheless, it is necessary to increase the pace of contracting, ie to contract other projects, which will contribute to the fulfilment of the 2023 objectives. Projects that should be supported under each priority axis should focus in particular on the fulfilment of performance framework indicators. Otherwise, the OPII Managing Authority may subject to financial corrections by the EC for not meeting the target values of the indicators included in the performance framework. The Conclusions and Recommendations section identifies projects for each priority axis, which will contribute to the fulfilment of the performance framework based on the information from the questionnaires.

Given the results of the evaluation, it is necessary to start contracting, implementing and absorbing projects, especially in Priority Axis 4 – Waterway Transport Infrastructure (TEN-T CORE) and Priority Axis 5 – Railway Infrastructure, where the contracting level is alarming and was below 1% as at 31 December 2018. The pace of absorption needs to be increased also in Priority Axis 7 – Information Society, where projects worth 30 % are contracted, but most projects are not implemented in accordance with the schedule, which is mainly due to the lengthy preparation and implementation of public procurement by applicants.. The performance framework objectives for 2018 was not met in Priority Axes 4, 5 and 7.

Based on the evaluation of the absorption of funds for the entire operational program for 2016, 2017 and 2018, which met the **(n+3)** 2014 and 2015 commitment, it can be assumed that the minimum absorption amounts will be met under OPII in the next years. Financial commitments and their absorption are detailed in the Conclusions and Recommendations. The pace of absorption needs to be increased for projects funded by the European Regional Development Fund, where the fulfilment of the first two commitments was also problematic. Nevertheless, OPII fulfilled the financial commitments thanks to the high absorption of the Cohesion Fund.

If the priority axis indicators are not met at 65%, a correction of 5-25% is applied in line with the EC guideline. For OPII, the risk of failure to meet the performance framework applies in particular to Priority Axes 4, 5 and 7.

**Key Findings and Recommendations**

Given the evaluation conclusions, the following main findings were identified that affect the performance and absorption of OPII:

* Target values of measurable indicators of OPII do not correspond to changes that occurred during implementation (changes in national projects, change of the CBA methodology, external impacts). This finding applies to Priority Axes 1 – 6, in particular the indicators: time savings, emission savings and the number of passengers transported;
* Indicators in planned and implemented Priority Axis 7 projects do not reflect the indicators set at OPII level;
* Preparation of projects for EU funding is not sufficient in Priority Axes 4, 5 and 7. Priority Axis 4 has the following serious deficiencies: unsettled property and legal relations in the Bratislava Public Port, a lengthy public procurement process for feasibility studies, and the resulting delays in project implementation. Priority Axis 5 suffers from a lengthy preparation of projects and insufficient awareness of the Managing Authority about the state of project preparation. Priority axis 7 has the most serious problems with public procurement due to errors in the process of preparing and publishing public procurement;
* Non-compliance with procedures (eg missed deadlines for the submission of monitoring reports, or failure to submit follow-up monitoring reports) set out in the management documentation by beneficiaries and, in some cases, non-compliance with procedures (eg no check of the monitoring report) in the internal management documentation by the Intermediation Authority.

To eliminate the risks associated with implementation, the evaluator recommends the following measures:

1. Develop an action plan for Priority Axes 4, 5 and 7 in risk to move the implementation of key projects towards OPII objectives. If the objectives set out in the action plan are not met, it will be necessary to reallocate unabsorbed funds to other priority axes that have a higher absorption capacity.
2. Carry out an impact assessment to show the impact of implemented projects on the indicators reported at OPII level based on statistics. This evaluation should clearly show the interdependence of projects and the operational programme. The impact of external factors on these indicators will also need to be considered in the evaluation.
3. Revise target values of indicators “time savings” and “emissions savings” of Priority Axes 1 to 6 and set new target values ​​that will reflect projects implemented in individual priority axes and the rules set out in new methodological documents (eg the CBA manual).
4. Develop a new methodology for indicators set for Priority Axis 7, in which project indicators will clearly reflect individual project activities and contribute to the development of indicators at programme level. Regarding methodology, we also recommend developing a matrix for links and definition of indicators at project and programme level. Moreover, we recommend adjusting the management documentation of Priority Axis 7, which will impose the beneficiary’s obligation to enter indicators in the non-refundable financial contribution application.
5. Improve the Managing Authority’s awareness of the state of preparedness of railway infrastructure projects can be achieved by developing a database of planned projects that will be continuously updated based on information from applicants. Based on this database, it will be possible to analyse project preparedness.
6. Intensify the preparation and implementation of feasibility studies and project documentation projects under Priority Axis 4, which are a prerequisite for the implementation of investment projects. The implementation and funding of the follow-up activities are conditional on discussing the results of the study with Jaspers and obtaining a positive opinion from the EC.
7. The risks related to public procurement under Priority Axis 7 can be eliminated by consultations between beneficiaries and the Managing Authority staff in the preparation of tender documents so that they have complete tender conditions prior to the submission of the NFC application, which have been reviewed by the Managing Authority and the PPO.
8. Based on the Intermediate Authority’s deficiencies identified in the management and control of Priority Axis 7, carry out a detailed review of the tasks performed by the Intermediate Authority.
9. The most substantial changes in terms of supplementing the activities, new beneficiaries, or extending the target area must be made in Priority Axis 4. It is important to add new eligible beneficiaries:

* Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik;
* Vodohospodárska výstavba, štátny podnik;
* Slovak University of Technology in Bratislava;
* Transport Office; and
* Pro-Danubia – Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji (Association of Municipalities for Local Transport on the Danube).

To broaden the focus of the studies, we recommend adding activities and target areas for the Komárno port, which could contribute to a more comprehensive improvement of the Danube navigability and its use for freight transport.

An overview of key findings and recommendations resulting from the interim evaluation of OPII is shown below:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| No. | Key Findings/Areas | Recommendations |
| 1 | Insufficient pace of contracting and absorption of PA4, PA5 and PA7 | * Develop an action plan to move the implementation of key projects towards OPII objectives. * If the objectives set out in the action plan are not met, reallocate unabsorbed funds to other priority axes with higher absorption capacity. * Amend the Operational Programme Integrated Infrastructure 2014-2020 to speed up contracting and absorption by adding new activities, indicators, areas and beneficiaries. (does not apply PA7) |
| 2 | Insufficient interconnection between OPII indicators evaluated on the basis of statistical data and project indicators | * Prepare an impact assessment of implemented OPII projects on the indicators. * Update the document “Overview of OPII Indicators 2014-2020 and Description of the Methodology for Setting the Values of Indicators” to ensure that the indicators at programme level are linked to project indicators. |
| 3 | Insufficient awareness of the state of preparation of PA1 and PA5 projects | * Develop a database of projects to be regularly updated by the beneficiaries and inform the MA OPII about the work progress. * Analyse project preparedness in terms of their potential for successful completion in the 2014-2020 programming period. |
| 4 | Deficiencies in the management and control of PA7 projects by IA OPII | * Review the tasks performed by the Intermediate Authority. Monitor the progress of the measures to be defined in the action plan as part of the regular coordination meetings between MA and IA OPII. * Strengthen MA OPII’s expert administrative capacity in relation to the management and control of IA OPII. |
| 5 | Insufficient definition of obligations for beneficiaries and applicants in the management documentation for PA7 | * Update the document “Manual for Applicants in Priority Axis 7 - Information Society” as regards the entering of mandatory indicators in the NFC application. |
| 6 | Increase in PA6 allocation | * Strengthen the administrative capacity of beneficiaries and MA OPII and transfer the funds from technical assistance from operational programs, whose performance reserve was withdrawn. * Amend the Operational Programme Integrated Infrastructure 2014-2020 - increase the target values of the indicators following the increase in the PA6 allocation. |

Úvod

# Predmet a cieľ hodnotenia

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, ich využívania a kvality.

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, verejnej osobnej dopravy a informačnej spoločnosti.

Predmetom tohto dokumentu je „Hodnotenie plnenia zámerov a očakávaných výsledkov a identifikácia možných úprav OPII“ (ďalej ako „hodnotenie“), ktoré je prvým hodnotením stavu implementácie OPII. Hlavnou úlohou hodnotenia je analýza absorpčného potenciálu prioritných osí OPII a preskúmanie schopnosti naplniť ciele a očakávané výsledky definované v OPII. Hodnotenie tiež umožňuje riadiacemu orgánu identifikovať potrebné zmeny na dosiahnutie úspešnej implementácie OPII. Povinnosť vykonávať hodnotenie na posúdenie účinnosti, efektívnosti a vplyvu OP vyplýva z čl. 56(3) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 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 (ďalej ako „všeobecné nariadenie“) .

Hodnotenie bolo realizované v súlade s Plánom hodnotení OPII pre programové obdobie 2014 – 2020, verzia 3.0 a bolo vykonané za obdobie 1. 1. 2014 až 31. 12. 2018. Na základe záverov hodnotenia bola vypracovaná táto Záverečná správa, ktorá je uceleným prehľadom postupov, záverov a odporúčaní vyplývajúcich z hodnotenia. Čerpané finančné prostriedky v tomto dokumente predstavujú všetky schválené a uhradené žiadosti o platbu riadiacim orgánom. Matice uvedené v časti Zistenia sú vypracované na základe dotazníkov vyplnených projektovými manažérmi RO OPII, projektovými manažérmi SO OPII a prijímateľmi.

# Štruktúra dokumentu

Dokument je rozdelený do šiestich častí.

Za úvodom a manažérskym zhrnutím nasleduje kapitola „Metodika“, ktorá popisuje postup hodnotenia a základné metódy využité pri hodnotení.

Ďalšia kapitola obsahuje rozpracovanú analýzu implementovaných projektov v rámci jednotlivých prioritných osí, vyhodnotenie implementácie z finančného hľadiska, ako aj napĺňanie jednotlivých ukazovateľov stanovených v OPII.

Na základe záverov analýzy bola spracovaná kapitola Zistenia, ktorá vyhodnocuje riziká implementácie prioritných osí a jednotlivých realizovaných a plánovaných projektov.

V poslednej kapitole sú zhrnuté závery a odporúčania. Táto kapitola je rozdelená podľa hodnotiacich otázok, ktoré mali byť na základe zadávacích podmienok zodpovedané a sumarizujú riziká a potrebné zmeny v rámci OPII.

Metodika

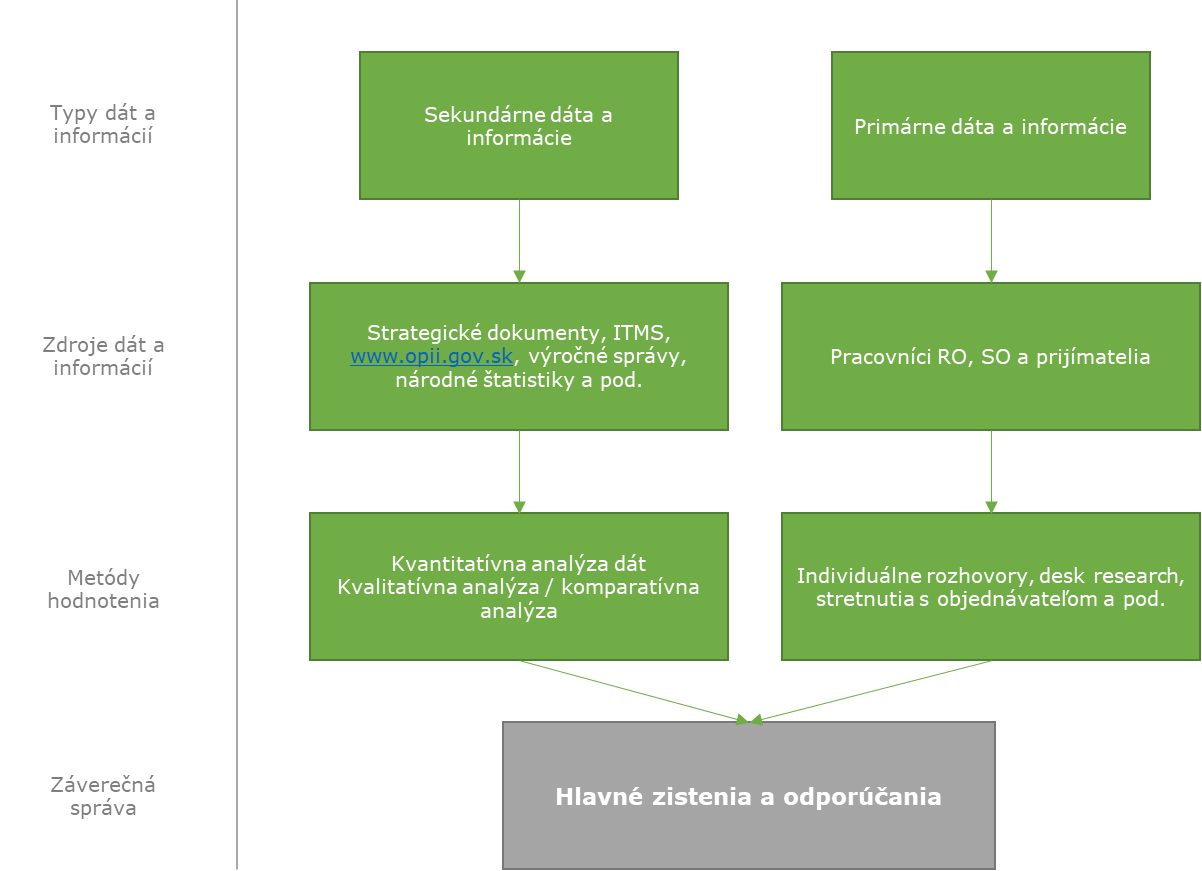
Metodika hodnotenia plnenia zámerov a očakávaných výsledkov a identifikácie možných úprav OPII bola stanovená tak, aby reflektovala cieľ hodnotenia, ktorým je získanie komplexnej spätnej väzby o spôsobe využívania finančných prostriedkov z EŠIF v sektore dopravy a na podporu informačnej spoločnosti a preskúmanie absorpčnej kapacity jednotlivých prioritných osí a OPII ako celku. Zároveň bola navrhnutá tak, aby mohli byť zodpovedané hodnotiace otázky stanovené v Zadávacích podmienkach.

Návrh metodiky hodnotenia OPII bol vypracovaný v Úvodnej správe, ktorá bola schválená v súlade s kapitolou č. 8 Zadávacích podmienok pre toto hodnotenie.

Hodnotenie má charakter priebežného hodnotenia, a zaoberá sa stavom implementácie programu k 31. 12. 2018. Vychádza z definovaných cieľov, čím predstavuje tzv. „goal-based/objective-based hodnotenie.

Hodnotenie bolo vykonané v súlade so Štandardami kvality hodnotenia európskych štrukturálnych a investičných fondov v programovom období 2014 – 2020[[1]](#footnote-1) (CKO). Použili sa štandardné metódy, ktoré sa využívajú pri tomto type hodnotenia. S ohľadom na zameranie hodnotenia boli využité neexperimentálne prístupy *‒* kvalitatívne a kvantitatívne nástroje na zber dát a analýzy údajov a pre všetky analyzované prioritné osi sa použil rovnaký postup. Zdrojom hodnotenia boli sekundárne a primárne dáta a informácie.

Dizajn hodnotenia vychádzal z programovej logiky OPII a intervenčnej logiky programu a pri hodnotení sa využívala triangulácia dát a metód. Dizajn hodnotenia OPII bol nastavený v úvodnej správe hodnotenia a je znázornený v nasledujúcej schéme:



# Zber sekundárnych dát

Sekundárne zdroje dát predstavujú dáta, za ktoré zhotoviteľ hodnotiacej správy nezodpovedá. Sú to dokumenty, ktoré je možné rozdeliť do nasledovných skupín:

* Riadiaca dokumentácia OPII:
* Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
* Výročné správy o vykonávaní OPII za roky 2015, 2016 a 2017
* Prehľad ukazovateľov OP vrátane popisu metodiky stanovenia hodnôt ukazovateľov
* Podklady k jednotlivým projektom v realizácii, resp. ukončeným projektom:
* Žiadosti o NFP jednotlivých schválených projektov
* Zmluvy o NFP a dodatky
* Dokumentácia k verejnému obstarávaniu
* Výročné monitorovacie správy
* Záverečné monitorovacie správy
* Následné monitorovacie správy
* Harmonogramy realizácie projektov
* Merateľné ukazovatele
* Žiadosti o platbu
* Ďalšia dokumentácia:
* Výročné správy žiadateľov/prijímateľov
* Štatistické dáta - <https://ec.europa.eu/eurostat/>, [www.statistics.sk](http://www.statistics.sk)

V prvej fáze boli analyzované sekundárne dáta získané z webovej stránky RO OPII [www.opii.gov.sk](http://www.opii.gov.sk) a ITMS2014+ a údaje a dáta poskytnuté zadávateľom. Sekundárne dáta boli spracované v rámci prílohy č. 1, ktorá slúži ako podklad pre vyhodnotenie pokroku realizácie jednotlivých projektov. Príloha je vypracovaná podľa jednotlivých prioritných osí a slúži ako komplexný prehľad implementácie projektov OPII. Sekundárne dáta boli dopĺňané primárnymi dátami získanými z dotazníkov a z rozhovorov s projektovými manažérmi a prijímateľmi.

# Terénny prieskum – primárne dáta

Dotazníkový prieskum tvoril spolu s rozhovormi základné metódy terénneho prieskumu. V rámci hodnotenia prebiehali dva typy dotazníkového prieskumu, a to na RO OPII a SO OPII – s projektovými manažérmi a s prijímateľmi.

## Dotazníkový prieskum

Na doplnenie informácií získaných zberom sekundárnych dát boli vypracované dotazníky pre jednotlivé prioritné osi *‒* príloha č. 2, ktoré vypĺňali projektoví manažéri zodpovední za kontrolu implementácie jednotlivých projektov a tiež prijímatelia a ktoré boli rozoslané prostredníctvom e-mailu. V rámci dotazníkov boli oslovení štandardní respondenti pre tento typ hodnotenia, aj vzhľadom na najväčšie znalosti o implementovaných a plánovaných projektoch. Dotazníky boli vypracované na účely získania kvalitatívnych údajov o doterajšej implementácii programu ako celku. Dotazníky boli vypracované podľa prioritných osí a zameriavali sa najmä na realizované a plánované projekty a ich výsledky.

Možno ich rozdeliť na dve časti. Prvá časť bola zameraná na projekty v realizácii a druhá časť na plánované projekty danej prioritnej osi. V dotazníkoch projektoví manažéri a prijímatelia vypĺňali nasledovné údaje o realizovaných projektoch:

* v akej fáze realizácie sa projekt nachádza,
* identifikované riziká implementácie projektu,
* posun harmonogramu projektu a dôvod,
* predpoklad naplnenia ukazovateľov.

V rámci plánovaných projektov sa vypĺňali nasledovné údaje:

* odhadovaný termín predloženia ŽoNFP na RO/SO OPII a ukončenia implementácie projektu,
* popis stavu prípravy projektu,
* odhadovaná finančná hodnota príspevku (NFP),
* merateľné ukazovatele, ktoré by mali byť napĺňané projektami.

Ak boli v rámci dotazníkov niektoré údaje nedostatočne vyplnené alebo chýbali, realizovali sa v spolupráci s objednávateľom individuálne rozhovory s projektovými manažérmi, resp. prijímateľmi.

## Individuálne rozhovory

Cieľom pološtrukúrovaných rozhovorov bolo zozbierať špecifické informácie prostredníctvom priamych otázok. Táto technika sa použila na zhromažďovanie špecifických informácií a názorov tých, ktorí sú ovplyvnení programom alebo konkrétnym projektom. Výhodou tejto metódy je, že respondenti odpovedali na otázky, ktoré sa nedali získať v rámci zberu sekundárnych dát, resp. dotazníkovým prieskumom.

V rámci tejto fázy boli vedené rozhovory s projektovými manažérmi a prijímateľmi na doplnenie informácií o projektoch implementovaných a plánovaných v OPII. Bolo vykonaných 14 stretnutí a telefonických rozhovorov. Zoznam jednotlivých účastníkov je uvedený v prílohe č. 3.

# Desk research

Na základe získaných údajov o fyzickej a finančnej implementácii OPII pristúpil hodnotiteľ k posúdeniu stavu implementácie projektov. Detailná analýza implementácie projektov je spracovaná v nasledovnej kapitole *‒* Výsledky analýzy. Pri metóde desk research boli použité nasledujúce postupy:

1. Detailná analýza dát/projektov

Detailná analýza dát bola použitá na analýzu všetkých získaných sekundárnych a primárnych dát. Zameriavala sa na informácie o zrealizovaných, prebiehajúcich, schválených a zamietnutých projektoch, a to na údaje získané zo zberu dát. Na základe analýzy bola vypracovaná podrobná databáza projektov so všetkými relevantnými dátami k jednotlivým ukazovateľom, čerpaniu a harmonogramom realizácie. Detailná analýza projektov bola spracovávaná v spolupráci s odborníkmi v sektore dopravy a IT.

1. Komparatívna analýza

Porovnávacia metóda študuje odlišnosti a podobnosti rôznych javov, rysov a procesov, na základe čoho poukazuje na spoločné alebo rozdielne vplyvy, na vzájomné kontakty, na stupeň vývoja týchto javov alebo procesov a na minulé, súčasné a budúce smery ich vývoja.

Výsledky detailnej analýzy projektov boli použité ako podklad pre vypracovanie porovnávacej analýzy, ktorá bola zameraná na porovnanie výsledkov realizovaných projektov s plánovanými hodnotami a na zistenie zmien vo vývoji OPII.

1. Metóda logického rámca

Metóda logického rámca je postup, pomocou ktorého bolo možné na jednej strane identifikovať a analyzovať problémy pri implementácii programu a na druhej strane definovať ciele a stanovovať konkrétne aktivity (opatrenia) k riešeniu týchto problémov. Z toho dôvodu bola metóda použitá ako vhodný nástroj na hodnotenie stavu implementácie projektov, prioritných osí a programu, ako aj hodnotenie absorpčnej kapacity na úrovni prioritných osí.

1. Metóda syntézy

Syntéza je opačný proces oproti analýze, prípadne ju dopĺňa. Ide o zjednocovanie, zlučovanie výsledkov, procesov do určitého celku. Metóda syntézy sa využila predovšetkým pri triedení a zoskupovaní čiastkových záverov, zistení a výsledkov z jednotlivých analýz a následnej formulácii návrhov a odporúčaní pre OPII.

Po vyhodnotení jednotlivých projektov bola využitá komparatívna analýza na zosumarizovanie zistení pre jednotlivé prioritné osi, ktoré sú popísané v časti Zistenia. Závery a odporúčania sú spracované metódou logického rámca a metódou syntézy a vyhodnotené podľa hodnotiacich otázok, ktoré sú rozpracované pre všetky prioritné osi prierezovo, ako aj pre jednotlivé PO.

Priebeh hodnotenia je popísaný v nasledujúcej schéme:

Schéma 1 Priebeh hodnotenia

Výsledky analýzy

Predmetom hodnotenia je Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020, ktorý je zameraný na modernizáciu a rozvoj železničnej infraštruktúry, cestnej infraštruktúry, vodnej dopravy, rozvoj verejnej osobnej dopravy a budovanie informačnej spoločnosti.

Hodnotenie OPII sa zameriava na prioritné osi:

1. Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov
2. Cestná infraštruktúra (TEN-T)
3. Verejná osobná doprava
4. Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)
5. Železničná infraštruktúra
6. Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)
7. Informačná spoločnosť

OPII je spolufinancovaný z Kohézneho fondu (ďalej ako „KF“) a z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ďalej ako „EFRR“) a toto financovanie je zohľadnené aj v rámci jednotlivých prioritných osí, ktoré sú uvedené v nasledujúcej tabuľke vrátane alokácie a zodpovedného subjektu:

Tabuľka 1 Alokácia OPII

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Názov prioritnej osi | Fond | Alokácia | Percentuálny podiel | Zodpovedný subjekt |
| PO1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov | KF | 853 928 431 EUR | 19 % | MDV SR |
| PO2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T) | KF | 1 344 117 648 EUR | 29 % | MDV SR |
| PO3 – Verejná osobná doprava | KF | 379 235 295 EUR | 8 % | MDV SR |
| PO4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | KF | 137 000 000 EUR | 3 % | MDV SR |
| PO5 – Železničná infraštruktúra | EFRR | 332 037 915 EUR | 7 % | MDV SR |
| PO6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | EFRR | 570 302 622 EUR | 12 % | MDV SR |
| PO7 – Informačná spoločnosť | EFRR | 927 155 226 EUR | 20 % | ÚPPVII SR |
| PO8 – Technická pomoc[[2]](#footnote-2) | EFRR | 102 352 942 EUR | 2 % | MDV SR, ÚPPVII SR |
| Celková alokácia programu | KF, EFRR | **4 646 130 079 EUR** | | |

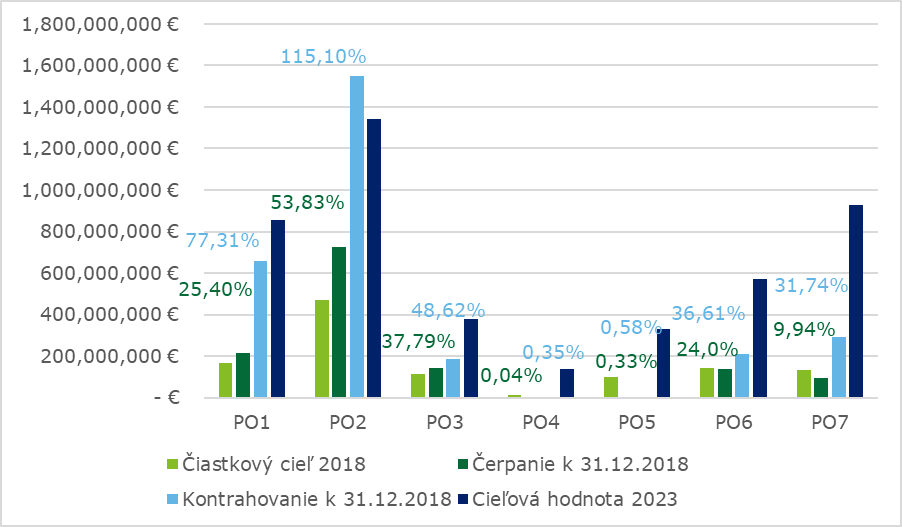
Graf 1 Podiel alokácie pre jednotlivé PO

V tomto programovom období boli vo výkonnostnom rámci stanovené dva finančné ciele, a to pre roky 2018 a 2023. Tento výkonnostný rámec bol stanovený v súlade s MP CKO č. 2. Nasledujúca tabuľka zobrazuje finančné ciele výkonnostného rámca pre jednotlivé PO.

Tabuľka 2 Finančné ukazovatele výkonnostného rámca OPII

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Názov prioritnej osi[[3]](#footnote-3) | Čiastkový cieľ pre rok 2018 | Cieľová hodnota 2023 |
| PO1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov | 166 516 044 EUR | 853 928 431 EUR |
| PO2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T) | 470 441 177 EUR | 1 344 117 648 EUR |
| PO3 – Verejná osobná doprava | 113 770 589 EUR | 379 235 295 EUR |
| PO4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | 13 700 000 EUR | 137 000 000 EUR |
| PO5 – Železničná infraštruktúra | 99 611 375 EUR | 332 037 915 EUR |
| PO6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | 142 575 656 EUR | 570 302 622 EUR |
| PO7 – Informačná spoločnosť | 132 097 309 EUR | 927 155 226 EUR |

Graf 2 Porovnanie plnenia finančných ukazovateľov výkonnostného rámca s celkovým čerpaním a kontrahovaním k 31. 12. 2018



OPII má definované pre jednotlivé PO a ŠC špecifické výsledkové ukazovatele a spoločné a špecifické výstupové ukazovatele, ktoré umožňujú efektívne monitorovanie realizácie programu v nadväznosti na stanovené ciele. Tieto ukazovatele sú uvedené v nasledovných kapitolách, pri popise jednotlivých PO a ŠC. Spoločné ukazovatele sú dané z úrovne EK, aby bolo možné efektívne porovnávať výsledky dosiahnuté intervenciami z fondov EÚ naprieč jednotlivými krajinami a špecifické ukazovatele boli definované zo strany RO OPII a odsúhlasené EK.

Výsledky analýzy realizovaných projektov, výsledkových a výstupových ukazovateľov podľa jednotlivých prioritných osí sú spracované v prílohách tohto dokumentu:

* + - Príloha č. 4 *‒* Výsledky analýzy prioritnej osi 1 *‒* Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov
    - Príloha č. 5 *‒* Výsledky analýzy prioritnej osi 2 *‒* Cestná infraštruktúra (TEN-T)
    - Príloha č. 6 *‒* Výsledky analýzy prioritnej osi 3 *‒* Verejná osobná doprava
    - Príloha č. 7 *‒* Výsledky analýzy prioritnej osi 4 *‒* Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)
    - Príloha č. 8 *‒* Výsledky analýzy prioritnej osi 5 *‒* Železničná infraštruktúra
    - Príloha č. 9 *‒* Výsledky analýzy prioritnej osi 6 *‒* Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)
    - Príloha č. 10 *‒* Výsledky analýzy prioritnej osi 7 *‒* Informačná spoločnosť

Zistenia

# Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov

Vyhodnotenie napĺňania ukazovateľov a realizácie projektov v rámci PO1 je uvedené v prílohe č. 4 -Výsledky analýzy Prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov

V rámci prebiehajúcich projektov čerpanie rámcovo zodpovedá harmonogramu stanovenému v ŽoNFP.

Hodnotením PO1 bolo zistené, že v prípade, ak nebudú zazmluvnené ďalšie projekty prospievajúce k dosiahnutiu cieľových hodnôt ukazovateľov, naplnenie cieľových hodnôt niektorých výsledkových a výstupových ukazovateľov bude problematické.

Jedná sa konkrétne o nasledujúce ukazovatele:

* Ukazovatele výsledku:
  + Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T – je potrebné schváliť projekty, ktorých príspevok k napĺňaniu ukazovateľa úspora času bude minimálne 1 353 698 EUR.
  + Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie (úsek št. hr. ČR/SR *‒* Kúty – Bratislava) – do konca roka 2018 nebol realizovaný ani jeden projekt, ktorý by napĺňal tento ukazovateľ. Na základe štatistík ŽSR je však tento ukazovateľ splnený.
* Ukazovatele výstupu:
  + Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tretí v sieti TEN-T *‒* je potrebné zazmluvniť projekty s výslednou hodnotou ukazovateľa aspoň 10,11 km.
  + Dĺžka železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS – do konca roka 2018 nebol schválený ani jeden projekt, ktorý by napĺňal tento ukazovateľ.

Naplnenie finančného ukazovateľa by vzhľadom na počet plánovaných projektov nemalo byť v ohrození.

Ukazovateľ *‒* Dĺžka železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS je prijímateľom určený len pre jeden plánovaný projekt, ktorý ho pravdepodobne naplní na 80 %.

Okrem už implementovaných projektov v rámci PO1 žiadatelia deklarujú ďalších šesť projektov (viď. Schéma 2 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO1), ktoré by chceli realizovať v rámci tohto programového obdobia, a to v celkovej hodnote 699 mil. EUR, čo presahuje voľnú alokáciu o 370 %. Dva projekty, ktoré majú odhadovaný termín ukončenia až v rokoch 2024, resp. 2025, sú v hodnote 482 mil. EUR. Projekty, ktoré majú obdobie realizácie v rámci tohto programového obdobia sú v hodnote 217 mil. EUR a presahujú voľnú alokáciu o 23 mil. EUR.

Plánované projekty ŽSR – „Modernizácia trate št. hr. ČR/SR - Čadca – Krásno n/K, úsek Čadca – Krásno n/K, 1. a 2. etapa“ a „Modernizácia trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad-Tatry (mimo), 5. etapa (úsek Paludza-Liptovský Hrádok)“ majú však termín realizácie v rokoch 2021 až 2024/2025, tzn. prijímateľ nepredpokladá ich ukončenie v rámci programového obdobia. Fázovaním projektu by došlo k plneniu finančných ukazovateľov, nie však výstupových a výsledkových, nakoľko ich splnenie je priamo naviazané na ukončenie stavieb a uvedenie do prevádzky. Tieto projekty sú v hodnote 482 mil. EUR.

Projekt „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia“ by mal byť rozdelený medzi PO1, PO5, čo by znamenalo komplikovanú administráciu a rozdelenie aktivít do dvoch projektov, pričom výška NFP je prijímateľom odhadovaná na 167 mi. EUR. Preto odporúčame tento projekt realizovať len v rámci jednej prioritnej osi, konkrétne PO1, kde by pomohol k naplneniu výstupového ukazovateľa výkonnostného rámca. Presun do PO5 by bol podmienený navýšením alokácie prioritnej osi 5.

Prijímatelia nešpecifikovali hodnoty merateľných ukazovateľov, ale vzhľadom na počet projektov je predpoklad, že dané ukazovatele budú naplnené, čo znázorňuje nasledovná matica. Disponibilná alokácia PO1 postačuje už len na financovanie prvých troch projektov.

Vyhodnotenie naplnenia jednotlivých ukazovateľov je farebne rozlíšené nasledovne: zelená farba – žiadne riziko, žltá farba – stredné riziko a červená farba – vysoké riziko.

V matici sú použité nasledovné kódy merateľných ukazovateľov:

Merateľné ukazovatele *‒* výsledkové:

P0651 *‒* Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T

P0673 *‒* Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom modernizácie tratí)

P0666 *‒* Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom modernizácie tratí)

P0030 *‒* Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie (úsek

št. hr. ČR/SR *‒* Kúty – Bratislava)

P0350 *‒* Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave

Merateľné ukazovatele *‒* výstupové:

P0019 *‒* Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T

P0046 *‒* Dĺžka železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS

P0237 *‒* Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave

Schéma 2 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO1[[4]](#footnote-4)



# Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)

Vyhodnotenie napĺňania ukazovateľov a realizácie projektov v rámci PO2 je uvedené v prílohe č. 5 - Výsledky analýzy Prioritnej osi 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T).

Hodnotením PO2 sa zistilo, že v rámci zazmluvnených projektov bude výstupový ukazovateľ – Celková dĺžka novo vybudovaných ciest v sieti TEN-T, naplnený na **86,20 %,** tzn. 96,29 km, pričom cieľová hodnota ukazovateľa je 111,7 km. Prerušením prác na projekte D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, II. fáza, je ohrozená aj dostavba 13,5 km, čím by sa cieľová hodnota v rámci projektov znížila na 82,79 km, čo by znamenalo naplnenie ukazovateľa len na 74,12 %. Z plánovaných projektov by mal tento ukazovateľ naplniť projekt D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza), a to na **100 %**.

V rámci zakontrahovaných projektov je problematickým ukazovateľom Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom výstavby diaľnic), ktorého cieľová hodnota na projektoch je 20,03 t **(92 %)**, pričom úspora by mala byť vo výške 21,65 t. V prípade zazmluvnenia projektu D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza) by mal byť tento ukazovateľ naplnený.

Projekt D1 Budimír – Bidovce deklaruje v rámci merateľných ukazovateľov navýšenie emisií pri oboch ukazovateľoch nasledovne:

* Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom výstavby diaľnic) vo výške -118 t (navýšenie emisií),
* Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom výstavby diaľnic) -3,6 t (navýšenie emisií).

Plánované projekty, ktoré chce prijímateľ predložiť v tomto programovom období sú:

* D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza),
* D3 Zelený most „Svrčinovec“,
* D3 Oščadnica – Čadca Bukov – projektová dokumentácia.

# Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 3 – Verejná osobná doprava

Vyhodnotenie prioritnej osi 3 je uvedené v prílohe č. 6- Výsledky analýzy Prioritnej osi 3 – Verejná osobná doprava. V rámci prioritnej osi 3 bolo zazmluvnených pätnásť projektov, z ktorých šesť je ukončených. Aj napriek väčšiemu počtu zazmluvnených projektov však ukazovatele v rámci PO3 nie sú naplnené. Rizikové sú najmä nasledovné ukazovatele PO3:

* Ukazovatele výsledku
* Úspora času vo verejnej osobnej doprave
* Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica
* Ukazovatele výstupu
* Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy

Hodnotením sa zistilo, že v PO3 je plánovaných 17 projektov, a to v hodnote 215 mil. EUR. Dva projekty prispejú k naplneniu ukazovateľa Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro, a to v celkovej dĺžke 10,55 km. Tento ukazovateľ by mal byť realizáciou týchto projektov naplnený na 99,73 %.

Najproblematickejším ukazovateľom v rámci PO3 je Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica, ktorý je vykazovaný na šiestich projektoch, ale jeho hodnota na makro úrovni poklesla oproti roku 2013 o 4 mil. cestujúcich. Preto odporúčame tento ukazovateľ prehodnotiť a nastaviť novú cieľovú hodnotu v rámci OPII na základe dopadového hodnotenia, ktoré by vyhodnotilo vplyv nových mobilných prostriedkov a infraštruktúry na využívanie MHD.

Ďalší ukazovateľ, ktorý pravdepodobne nebude z projektov naplnený, je Úspora času vo verejnej osobnej doprave. Tento ukazovateľ je plánovaný len pre jeden projekt, čím by sa cieľová hodnota pravdepodobne nenaplnila. Podľa zamerania plánovaných projektov by bolo vhodné navrhnúť jeho doplnenie do projektov „Koľajové prepojenie mestskej časti Petržalka s centrom mesta, NS MHD 1. etapa Hlavná stanica – Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica – Janíkov dvor, 2. časť Bosákova – Janíkov dvor“ a „Modernizácia električkových tratí Dúbravsko-Karloveská radiála“, keďže v rámci dotazníka nebol tento ukazovateľ pre tieto projekty zaznamenaný.

Ukazovateľ Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy bude napĺňaný až z plánovaných projektov, a to len na 50 %. Z pôvodne plánovaných ôsmich terminálov prijímateľ v dotazníku uviedol len terminály:

* Lamačská brána
* Patrónka
* Ružinov
* Vrakuňa

Počet terminálov bol znížený na základe štúdie uskutočniteľnosti pre železničný uzol Bratislava. Terminál Trebišov sa plánuje v rámci revízie OPII realizovať z prioritnej osi 5. Vyhodnotenie naplnenia jednotlivých ukazovateľov je farebne rozlíšené nasledovne: zelená farba – žiadne riziko, žltá farba – stredné riziko a červená farba – vysoké riziko.

V matici sú použité nasledovné kódy merateľných ukazovateľov:

Merateľné ukazovatele – výsledkové:

P0652 – Úspora času vo verejnej osobnej doprave

P0144 – Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica

Merateľné ukazovatele - výstupové:

P0013 – Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro

P0494 – Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy

P0222 – Počet nových mobilných prostriedkov dráhovej mestskej hromadnej dopravy (električky, trolejbusy) vhodných tiež pre cestujúcich s obmedzenou mobilitou

Nové merateľné ukazovatele – navrhnuté projektovými manažérmi:

XXX - Vybudovanie vizuálneho informačného systému v bodoch (obec, mesto) o príchode a odchode vlakov

Schéma 3 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO3



# Hlavné zistenie analýzy Prioritnej osi 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)

Vyhodnotenie prioritnej osi štyri je uvedené v prílohe č. 7 - Výsledky analýzy Prioritnej osi 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy.

V rámci prioritnej osi 4 sú v súčasnosti plánované najmä neinvestičné projekty a z ich realizácie by mala vyplynúť potreba realizácie investičných aktivít. S ohľadom na plánované projekty sú zatiaľ naplánované len tri investičné projekty, ktoré mali určený termín realizácie, a to:

* „Pravidelná osobná lodná doprava na Dunaji – Dunajbus“ v hodnote 65 mil. EUR. Tento projekt však pri súčasnom nastavení ukazovateľov a aktivít OPII neprispieva k ich naplneniu,
* „Zmena rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov – realizácia“, ktorý taktiež neprispieva k naplneniu ukazovateľov stanovených v OPII,
* „Modernizácia plavebných znakov na medzinárodnej vodnej ceste Dunaj – realizácia“.

Z ukazovateľov stanovených v OPII verzia 5.1 bude na 100 % naplnený len jeden ukazovateľ, a to Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti (v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE).

Ostatné ukazovatele by mali byť podľa dotazníka napĺňané plánovanými projektami. V súlade s dotazníkom vyplneným projektovými manažérmi a informáciami od vedúceho oddelenia sú zatiaľ plánované projekty v celkovej hodnote 149 mil. EUR. Väčšina investičných projektov, ktoré sú plánované, však nemá ešte vypracovanú štúdiu uskutočniteľnosti, resp. práve sa vypracováva. Tým vzniká predpoklad, že investičné projekty nebudú realizované v tomto programovom období, ale štúdie môžu byť využité ako podklad pre projekty, ktoré by mohli byť financované z ďalšieho programového obdobia.

Všetky sumy, ktoré boli uvedené v dotazníku k plánovaným projektom, sú len odhadované hodnoty, ktoré ešte nemajú ani určenú predpokladanú hodnotu zákazky. Ďalším problémom tejto prioritnej osi je, že sú nedoriešené majetkovo-právne vzťahy vo Verejnom prístave Bratislava, čo tiež znemožňuje realizáciu niektorých plánovaných projektov.

Plánované projekty deklarované prijímateľmi sú uvedené v nasledujúcej matici, ktorá zobrazuje aj odhad napĺňania ukazovateľov.

Vyhodnotenie naplnenia jednotlivých ukazovateľov je farebne rozlíšené nasledovne: zelená farba – žiadne/malé riziko, žltá farba – stredné riziko a červená farba – vysoké riziko.

V matici sú použité nasledovné kódy merateľných ukazovateľov:

Merateľné ukazovatele - výsledkové:

P0102 – Objem zrealizovaných výkonov nákladnej dopravy vo verejnom prístave Bratislava

Merateľné ukazovatele - výstupové:

P0586 – Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T CORE

P0511 – Počet vypracovaných štúdií realizovateľnosti (v súvislosti s rozvojom prístavov a vodných ciest TEN-T CORE)

Schéma 4 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO4



# Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 5 – Železničná infraštruktúra

Vyhodnotenie prioritnej osi 5 je uvedené v prílohe č. 8 - Výsledky analýzy Prioritnej osi 5 – Železničná infraštruktúra.

Na rozdiel od PO1 je v rámci PO5 len jeden projekt v realizácii a tri projekty sú predložené na schválenie na RO OPII. Projekt, ktorý realizuje ŽSR neprispieva k naplneniu ukazovateľov stanovených v OPII, ale je predpokladom pre realizáciu investičného projektu, ktorý bude napĺňať hlavné ukazovatele PO5. Projekty predložené ZSSK budú napĺňať ukazovateľ pre špecifický cieľ 5.1, a to – Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy. Tento ukazovateľ bude realizáciou projektov naplnený na 100 %.

**Ostatné ukazovatele stanovené v rámci OPII pre PO5 nie sú vôbec napĺňané a projekty, ktoré deklarujú prijímatelia ako plánované, prispievajú k naplneniu týchto ukazovateľov len v malej miere. Preto odporúčame prehodnotenie a nastavenie nových ukazovateľov, tak aby nedošlo ku kráteniu finančných prostriedkov.**

Ukazovateľ - Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T (úsek Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št. hr. SR/MR) nie je na projektoch napĺňaný, hoci podľa štatistík ŽSR je tento ukazovateľ splnený.

Pri plánovaných projektoch ZSSK zameraných na vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy je ich predloženie a schválenie podmienené schválením štátnej pomoci od Európskej komisie. Čím sa predlžuje prípravná fáza projektu.

Projekt „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ - realizácia (časť financovaná z PO5) je rozdelený medzi PO1 a PO5, ale tak, ako je uvedené v rámci zistení PO1, odporúčame tento projekt realizovať len z jednej prioritnej osi, konkrétne PO1, kde by pomohol k naplneniu výstupového ukazovateľa výkonnostného rámca. Presun do PO5 by bol podmienený navýšením alokácie prioritnej osi 5.

Podľa informácií od projektového manažéra je tento projekt úzko previazaný s projektom „Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy – Žilina“ (projekt ZSSK) a je ich potrebné realizovať v rovnakom čase.

Podľa informácií od RO OPII je projekt „Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, úsek štátna hranica ČR/SR - Čadca (mimo)“ pripravený na implementáciu, preto odporúčame čo najskoršie schválenie projektu, prípadne konzultácie s prijímateľom na doriešenie problematických častí ŽoNFP.

Projekty plánované prijímateľmi sú nad rámec voľnej alokácie stanovenej pre prioritnú os 5 a presahujú ju približne o 200 %. Podľa informácií od projektového manažéra sú predpokladané termíny predloženia plánovaných projektov stanovené odhadom a nie je zaručené ich dodržanie a tým ani následný termín ukončenia projektov.

Plánované projekty deklarované prijímateľmi sú uvedené v nasledujúcej matici, ktorá zobrazuje aj odhad napĺňania ukazovateľov.

Vyhodnotenie naplnenia jednotlivých ukazovateľov je farebne rozlíšené nasledovne: zelená farba – žiadne riziko, žltá farba – stredné riziko a červená farba – vysoké riziko.

V matici sú použité nasledovné kódy merateľných ukazovateľov:

Merateľné ukazovatele - výsledkové:

P0650 – Úspora času v železničnej doprave

R0061 – Miera elektrifikácie železničných tratí

P0670 – Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom elektrifikácie tratí)

P0663 – Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom elektrifikácie tratí)

P0029 – Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T (úsek Bratislava – Nové Zámky –

Štúrovo/Komárno – št. hr. SR/MR)

Merateľné ukazovatele - výstupové:

P0018 – Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí

P0020 – Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T

P0181 – Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy

P0045 – Dĺžka železničných tratí (mimo TEN-T CORE) so zavedeným systémom ERTMS

Schéma 5 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO5[[5]](#footnote-5)



# Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)

Vyhodnotenie implementácie prioritnej osi 6 je uvedené v prílohe č. 9 - Výsledky analýzy Prioritnej osi 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE). V rámci prioritnej osi 6 je zakontrahovaných dvadsaťjeden projektov, ktorých realizáciou sa vyčerpá 208 mil. EUR.

NDS má v zásobníku pre toto programové obdobie pätnásť projektov v celkovej hodnote 1 269 mil. EUR, z čoho len päť je investičných a prispeje k napĺňaniu ukazovateľov.

SSC plánuje v tomto programovom období realizovať tridsať projektov v celkovej hodnote 357 mil. EUR a osem projektov, pri ktorých ešte nevedeli určiť predbežnú hodnotu. Dvanásť projektov je zameraných na rekonštrukciu a modernizáciu ciest, štyri projekty sú plánované na vybudovanie nových ciest, desať projektov na odstránenie kritických nehodových miest na cestách I. triedy a štyri projekty na projektovú dokumentáciu.

Vzhľadom na pripravenosť a kapacitu projektov bol rokovaním vlády 27. 3. 2019 schválený materiál „Predbežný návrh prerozdelenia časti výkonnostnej rezervy v prospech Operačného programu Integrovaná infraštruktúra“ <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/23662/1>, čím by sa alokácia PO6 navýšila o ďalších 250 mil. EUR (EÚ zdroje).

Plánované projekty deklarované prijímateľmi sú uvedené v nasledujúcich maticiach, ktoré zobrazujú aj odhad napĺňania ukazovateľov.

Vyhodnotenie naplnenia jednotlivých ukazovateľov je farebne rozlíšené nasledovne: zelená farba – žiadne riziko, žltá farba – stredné riziko a červená farba – vysoké riziko.

V matici sú použité nasledovné kódy merateľných ukazovateľov:

Merateľné ukazovatele - výsledkové:

P0649 – Úspora času v cestnej doprave na rýchlostných cestách

P0676 – Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom výstavby rýchlostných ciest)

P0669 – Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom výstavby rýchlostných ciest)

P0644 – Úspora času v cestnej doprave na cestách I. triedy

P0458 – Počet usmrtených na cestách I. triedy

P0674 – Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom výstavby ciest I. triedy)

P0667 – Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom výstavby ciest I. triedy)

Merateľné ukazovatele - výstupové:

P0006 – Celková dĺžka novovybudovaných ciest v sieti TEN-T (mimo CORE)

P0003 – Celková dĺžka novovybudovaných ciest (cesty I. triedy)

P0015 – Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest

P0243 – Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy

Schéma 6 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO6 prijímateľa NDS



Schéma 7 Matica plánované projekty vs. naplnenie ukazovateľov na úrovni PO6 prijímateľa SSC



# Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 7 – Informačná spoločnosť

Vyhodnotenie napĺňania ukazovateľov a realizácie projektov v rámci PO7 je uvedené v prílohe č. 10 - Výsledky analýzy Prioritnej osi 7 – Informačná spoločnosť.

Hodnotením PO7 sa zistilo, že v prípade, ak nebudú zazmluvnené ďalšie projekty prospievajúce k dosiahnutiu cieľových hodnôt ukazovateľov, bude naplnenie cieľových hodnôt väčšiny výsledkových a výstupových ukazovateľov problematické.

Projekty, ktoré sú naplánované do konca roku 2023 nebudú napĺňať všetky merateľné ukazovatele, ktoré sú uvedené v prioritnej osi 7.

Ukazovatele operačného programu, ktoré nie sú plánované na úrovni projektov:

* Ukazovatele výsledku:
  + Počet stiahnutí otvorených dát
  + Priemerná doba vybavenia podania v rozhodovacej činnosti
  + Celkové náklady na vlastníctvo ISVS
  + Dodatočný pomer informačných systémov verejnej správy s implementovaným nástrojom na rozpoznávanie, monitorovanie a riadenie bezpečnostných incidentov
  + Pomer webových aplikácií verejnej správy bez kritických bezpečnostných nedostatkov na celkovej vzorke webových aplikácií verejnej správy
* Ukazovatele výstupu:
  + Počet nových inovatívnych aplikácií nasadených MSP (open data, language resources, ... )
  + Počet nových cezhraničných služieb pre podnikateľov
  + Zvýšenie počtu znevýhodnených jednotlivcov benefitujúcich z používania nástrojov asistovaného života alebo participácie na digitálnom trhu

Ukazovatele výsledku, ktoré sa napĺňajú aj bez realizácie projektov, len na základe údajov z Eurostatu:

* + Percento populácie využívajúce mobilný širokopásmový prístup na internet
  + Percento populácie využívajúce širokopásmový internet pravidelne
  + Percento MSP predávajúce tovar a služby online
  + Percento občanov objednávajúcich tovar a služby online
  + Celkové používanie služieb eGovernmentu občanmi
  + Percento znevýhodnených jednotlivcov používajúcich internet

Pri vyhodnocovaní dotazníka a realizovaných projektov bolo zistené:

* + ani na jednom realizovanom projekte nie sú vykazované ukazovatele výsledku,
  + ukazovatele stanovené v OPII pre PO7 nie sú takmer vôbec prepojené s projektovými ukazovateľmi, tzn. na základe projektov sa nedá vyhodnotiť úroveň naplnenia ukazovateľov OPII.

Na projektovej úrovni boli zistené tri zásadné problémy, ktoré majú vplyv na dodržiavanie harmonogramu a oprávnenosť výdavkov, a to:

* + verejné obstarávanie,
  + neimplementovanie legislatívnych zmien (projekt „IS Identifikátora fyzických osôb – 2/fáza“),
  + nastavenie ukazovateľov, ktoré nenapĺňajú povinné ukazovatele OPII.

Najväčším problémom realizovaných a pravdepodobne aj plánovaných projektov je verejné obstarávanie. Keďže verejné obstarávanie sa začína pripravovať a realizovať až po podpise zmluvy o NFP, dochádza tak k predlžovaniu harmonogramu realizácie projektov. Príčinou sú napríklad:

* nedostatočne kvalitne pripravené podklady k verejnému obstarávaniu,
* pochybenia v procese verejného obstarávania,
* časová náročnosť administratívnej kontroly verejného obstarávania.

Jedným z projektov, pri ktorom došlo k výrazným problémom s verejným obstarávaním, je projekt Ministerstva vnútra SR – „Datacentrum Ministerstva vnútra SR“, pri ktorom bola zmluva podpísaná 28. 5. 2016 a predlžoval sa harmonogram z dôvodu problematického obstarávania budovy. Z tohto dôvodu je na tomto projekte čerpanie a napĺňanie ukazovateľa na nulovej hodnote. Projekt mal byť podľa harmonogramu v schválenej ŽoNFP ukončený 09/2016 a v súčasnej dobe je realizácia projektu predĺžená až do 10/2019. Prijímateľ však nepredložil monitorovaciu správu za rok 2018, takže na základe chýbajúcich údajov nie je možné vyhodnotiť postup implementácie projektu. Výročná správa za rok 2017 bola schválená až **1. 4. 2019***.*

Okrem toho bola pri dvoch projektoch udelená aj korekcia na verejné obstarávanie, a to z dôvodov obmedzenia hospodárskej súťaže a nedodržania postupov zverejňovania VO.

Pri projektoch implementovaných v rámci PO7 boli zistené chyby pri zadávaní údajov do ITMS2014+, ako doplnenie spisu projektu po jeho ukončení. Niektoré výročné monitorovacie správy tiež neboli zo strany prijímateľov zadané do ITMS2014+ do 31. 1. a zo strany SO OPII neboli posunuté do stavu schválená, napr. pri projekte 311071A172 – Cloud Ministerstva vnútra SR je záverečná správa od 28. 2. 2017 v stave *Zaregistrovaná.*

Pri ukončených projektoch neboli v rámci PO7 predložené následné monitorovacie správy. Tieto zistenia možno, podľa názoru hodnotiteľa, považovať za závažné zistenia v rámci riadenia a kontroly na strane SO OPII, pričom na základe príručky pre prijímateľa je táto povinnosť stanovená v súlade s usmernením CKO.

Časť D2.1 Merateľné ukazovatele Príručky pre žiadateľa uvádza: „V prípade, ak pre potreby monitorovania na úrovni OP potrebuje SO štatistické údaje z jednotlivých projektov, ale zo strany žiadateľa nie je potrebné vopred stanovovať cieľovú hodnotu, resp. táto hodnota nebude pre žiadateľa záväzná, SO uvedené informácie získa prostredníctvom údajov vyžadovaných v rámci monitorovania projektu (ďalej len „iné údaje“). Tieto údaje nie sú získavané prostredníctvom merateľných ukazovateľov projektu, ale v priebehu implementácie projektu, na základe uzavretej zmluvy o NFP.“ V rámci monitorovacích správ neboli uvádzané takéto skutočnosti, preto je potrebné vypracovať metodiku stanovenia hodnoty ukazovateľov vrátane matice previazanosti projektových ukazovateľov a ukazovateľov na úrovni OPII.

Priemerná doba riadneho ukončovania projektu (obdobie od ukončenia realizácie aktivít až po riadne ukončenie projektu) je na SO OPII **21 mesiacov**. Najkratšia doba bola pri projekte „Register úpadcov – 2. fáza“, a to 4 mesiace. Najdlhšie trvalo ukončovanie projektu „Projekt budovania aplikačnej architektúry a bezpečnostnej infraštruktúry rezortu Ministerstva spravodlivosti SR – 2. fáza“, a to až 31 mesiacov.

Obdobné zistenia boli uvedené aj v hodnotiacich správach z priebežného hodnotenia Operačného programu Informatizácia spoločnosti 2007 – 2013.

*Na základe zistených nedostatkov v ITMS2014+ uvedených vyššie odporúčame vykonať kontrolu úloh vykonávaných sprostredkovateľským orgánom.*

Priemerná doba implementácie projektov v PO7 je **31 mesiacov**. Projekt s najdlhšou dobou realizácie je „IS Identifikátora fyzických osôb – 2/fáza“, ktorý má plánovanú dobu na 56 mesiacov (predlžovanie obdobia realizácie projektu z dôvodu zdĺhavého legislatívneho procesu). Najkratšiu dobu realizácie mal projekt „Projekt budovania aplikačnej architektúry a bezpečnostnej infraštruktúry rezortu Ministerstva spravodlivosti SR – 2/fáza“, a to 14 mesiacov, pričom tento projekt bol fázovaný z predchádzajúceho programového obdobia. Preto projekty, ktoré plánuje SO OPII schvaľovať v roku 2020 sú z pohľadu dĺžky realizácie projektov rizikové. Tieto projekty sú v hodnote približne **188 mil. EUR.**

Závery a odporúčania

# Hodnotiaca otázka 1

**Je potrebné zvýšiť výkonnosť a tempo kontrahácie a čerpania prostriedkov OPII s ohľadom na stanovené zámery a očakávané výsledky? Ak áno, aké opatrenia interného charakteru by mal prijať a aplikovať RO OPII/SO pri implementácii OPII, resp. iniciovať vo vzťahu k externým subjektom a prostrediu?**

Vo všetkých prioritných osiach OPII, okrem prioritnej osi 2, je potrebné zvýšiť tempo kontrahovania, tzn. zakontrahovať ďalšie projekty, ktoré prispejú k naplneniu zámerov pre rok 2023. Projekty, ktoré by mali byť v rámci jednotlivých PO podporené, by sa mali zameriavať najmä na napĺňanie ukazovateľov výkonnostného rámca. V opačnom prípade hrozí RO OPII zo strany EK uplatnenie finančných korekcií za nenaplnenie cieľových hodnôt ukazovateľov zaradených do výkonnostného rámca. S ohľadom na výsledky analýzy odporúčame prehodnotiť vo všetkých relevantných prioritných osiach hodnoty ukazovateľov týkajúcich sa úspory času, úspory emisií a počtu prepravených osôb. Pre ukazovatele vyhodnocované na základe štatistík odporúčame vypracovať dopadové hodnotenie, ktoré by vyhodnotilo vplyv/prínos projektov OPII na daný ukazovateľ.

Všetky projekty, ktoré ešte nemajú schválenú štúdiu uskutočniteľnosti, majú podmienenú ďalšiu realizáciu vydaním pozitívneho stanoviska EK. V prípade negatívneho stanoviska k výsledkom štúdií realizovateľnosti realizácia výstavby predmetnej infraštruktúry nebude z OPII financovaná. Táto podmienka sa týka najmä projektov plánovaných v rámci prioritnej osi 4, v ktorej je kontrahovanie na najnižšej úrovni, a tým má najvyšší predpoklad nenaplnenia výkonnostného rámca.

Odporúčame RO OPII aktualizáciu dokumentu „Prehľad ukazovateľov OPII 2014 – 2020 vrátane popisu metodiky stanovenia hodnôt ukazovateľov“, a to najmä v nadväznosti na potrebu prehodnotenia ukazovateľov PO, nastavenia metodiky výpočtu a agregácie pre PO7 a nastavenia nových ukazovateľov PO5.

Ďalším dokumentom, ktorý je vzhľadom k ukazovateľom PO7 potrebné upraviť je „Príručka pre žiadateľa OPII PO7 Informačná spoločnosť“ a to najmä textácia o povinnosti zadávania ukazovateľov v ITMS2014+. V nadväznosti na závažné zistenia a nedostatky v riadení a kontrole projektov PO7 na strane SO OPII odporúčame vykonať kontrolu úloh vykonávaných sprostredkovateľským orgánom. Monitorovať progres plnenia opatrení, ktoré budú definované v akčnom pláne vypracovanom pre PO7 v rámci pravidelných stretnutí RO a SO OPII.

Vzhľadom na to, že pripravenosť projektov a stav implementácie, kontrahovania a čerpania sú v rámci jednotlivých prioritných osí rôzne, sú odporúčania rozpracované samostatne pre jednotlivé PO.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritná os | | Odpoveď na HO | Závery a navrhované opatrenia | |
| PO1: Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov | **Áno** | | | V rámci prioritnej osi 1 je dostatočné množstvo plánovaných projektov, čím vzniká predpoklad naplnenia finančného ukazovateľa, ale vzhľadom na nedostatočnú pripravenosť projektov je potrebné vypracovať databázu projektov, v ktorej by prijímatelia pravidelne hlásili pokrok v príprave a postupe prác. Tým sa zabezpečí dôsledný monitoring a v prípade potreby je možné na základe tejto databázy nastavenie systému riadenia rizík. Na základe tejto databázy bude možné vypracovať aj analýzu pripravenosti projektov, ktorá taktiež môže slúžiť ako nástroj eliminácie rizík implementácie PO1.  S cieľom dosiahnuť nastavené ukazovatele je potrebné zamerať sa najmä na projekty, ktoré budú napĺňať štyri rizikové ukazovatele uvedené v kapitole Hlavné zistenia analýzy Prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov.  Na ukazovatele vyhodnocované na základe štatistík (Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie (úsek št. hr. ČR/SR - Kúty – Bratislava) a Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave) má vplyv aj externé prostredie a tak nie je možné vyhodnotiť prínos realizácie projektov k relevantným ukazovateľom stanoveným pre OPII. Tieto ukazovatele sú napĺňané aj bez realizácie projektov financovaných z EÚ fondov. Preto je potrebné vykonať hodnotenie dopadu projektov realizovaných v rámci OPII.  V rámci kontrahovania odporúčame zamerať sa najmä na projekty, ktoré prispejú k naplneniu oboch nenaplnených ukazovateľov výkonnostného rámca, ako napr.:   * ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia. |
| PO2: Cestná infraštruktúra (TEN-T) | **Nie** | | | Tempo kontrahovania a čerpania je dostatočné. Projekty v rámci prioritnej osi sú zakontrahované na 115,10 %. Preto je potrebné len dohliadnuť na dodržanie termínov v rámci projektov a naplnenie cieľových hodnôt ukazovateľov a taktiež zakontrahovať projekt, ktorý naplní výstupový ukazovateľ výkonnostného rámca na 100 %, a to projekt „D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza)“. |
| PO3: Verejná osobná doprava | **Áno** | | | V rámci prioritnej osi 3 je dostatočný počet plánovaných projektov, čím je predpoklad naplnenia finančného ukazovateľa výkonnostného rámca. Pri kontrahovaní projektov je však potrebné zamerať sa najmä na projekty, ktoré prispejú aj k naplneniu výstupového ukazovateľa výkonnostného rámca – Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro.  Naplnenie cieľovej hodnoty si vyžaduje, aby boli realizované tieto plánované projekty:   * Modernizácia električkových tratí – Dúbravsko-Karloveská radiála, * Koľajové prepojenie mestskej časti Petržalka s centrom mesta, NS MHD 1. etapa Hlavná stanica – Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica – Janíkov dvor, 2. časť Bosákova – Janíkov dvor.   Odporúčame vypracovať dopadové hodnotenie realizovaných projektov z OPII na ukazovatele PO3 a najmä na ukazovateľ Počet cestujúcich prepravených dráhovou MHD v mestách Bratislava, Košice, Žilina, Prešov a Banská Bystrica“. |
| PO4: Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | **Áno** | | | V rámci prioritnej osi 4 bolo deklarovaných trinásť plánovaných projektov, ale len šesť z nich má určený približné obdobie realizácie. Projekty, ktoré majú približný termín realizácie, naplnia úroveň kontrahovania len na 76,29 %. Celkovo je hodnota plánovaných projektov 149 mil. EUR.  Do konca roka 2018 bola úroveň kontrahovania v rámci prioritnej osi 4 na úrovni 0,35 % a úroveň čerpania 0,06 %. RO OPII zrušil projekty z dôvodu zmeny právnej formy prijímateľa a potreby schválenia výnimky štátnej pomoci GBER. Keďže sú tieto projekty pripravené a podmienky, prečo boli zrušené, už pominuli, odporúčame ich čo najskoršie schválenie. Ide o tieto projekty:   * Štúdia realizovateľnosti, I. fáza: Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj v r. km 1880,26 – r. km 1708,20, * Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava.   Odporúčame vypracovať akčný plán, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. V prípade, ak nebudú ciele stanovené akčným plánom splnené v stanovenom termíne, bude potrebné iniciovať presun voľných finančných prostriedkov z PO4 do PO2, resp. PO3, z dôvodu dostatočnej absorpčnej kapacity. Odporúčame zamerať sa na ekologickú dopravu a prioritizovať PO3. |
| PO5: Železničná infraštruktúra | **Áno** | | | V rámci tejto prioritnej osi je zazmluvnený len jeden projekt, ktorý nenapĺňa ukazovatele stanovené v OPII (na programovej úrovni), ale prispieva len k plneniu príslušného projektového ukazovateľa.  Plánované projekty prijímateľov presahujú voľnú alokáciu, ale vzhľadom na zdĺhavú prípravu a potrebné schvaľovacie úkony odporúčame vypracovať, podobne ako pri prioritnej osi 1, databázu projektov, ktorá bude monitorovať priebeh prípravy projektu a zabezpečovať riadenie a elimináciu rizík pri implementácii prioritnej osi. Na základe tejto databázy bude možné vypracovať aj analýzu pripravenosti projektov, ktorá môže tiež slúžiť ako nástroj na elimináciu rizík implementácie PO5. Plánované projekty úplne nereflektujú ukazovatele stanovené pre PO5.  Vzhľadom na to, že na ukazovateľ vyhodnocovaný na základe štatistík (Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T (úsek Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št. hr. SR/MR) má vplyv aj externé prostredie, nie je možné vyhodnotiť prínos realizácie projektov k relevantnému ukazovateľu stanovenému pre OPII. Tento ukazovateľ je napĺňaný aj bez realizácie projektov financovaných z EÚ fondov, preto je potrebné vykonať hodnotenie dopadu projektov realizovaných v rámci OPII.  V rámci kontrahovania odporúčame zamerať sa najmä na projekty, ktoré prispejú k naplneniu oboch nenaplnených ukazovateľov výkonnostného rámca, ako napr.:   * Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia, * Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, úsek štátna hranica ČR/SR - Čadca (mimo) * ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, realizácia.   Odporúčame vypracovať akčný plán, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. |
| PO6: Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | **Áno** | | | V rámci prioritnej osi 6 sú plánované projekty v celkovej hodnote 1 626 mil. EUR, čím vzniká predpoklad pre navýšenie alokácie a kontrahovanie aj rezervných projektov. Je však potrebné zabezpečiť, aby projekty boli včas pripravené na predloženie ŽoNFP a zrealizované v tomto programovom období. Odporúčame vytvoriť pracovnú skupinu, ktorá by dohliadala na dodržiavanie termínov v príprave projektov a v prípade potreby aj na krízové riadenie.  Na základe navýšenia alokácie a počtu projektov bude potrebné posilniť administratívne kapacity prijímateľa a RO OPII a v súvislosti s tým aj presunúť finančné prostriedky z technickej pomoci z operačných programov, ktorým bola odobratá výkonnostná rezerva. |
| PO7: Informačná spoločnosť | **Áno** | | V rámci prioritnej osi 7 je dostatočný počet plánovaných projektov, pričom plánované projekty prijímateľov presahujú voľnú alokáciu, ale vzhľadom na problematické verejné obstarávanie a pripravenosť projektov odporúčame podmieniť podpis ŽoNFP kompletnými súťažnými podmienkami, ktoré budú schválené RO OPII a ÚVO.  Vzhľadom na to, že ukazovatele vyhodnocované na základe štatistík nie sú prepojené s projektovými ukazovateľmi a všeobecne ukazovatele takmer vôbec nereflektujú ukazovatele stanovené pre PO7 v OPII. Odporúčame:   * prepojiť tieto ukazovatele, * stanoviť povinnosť zadávať ukazovatele do projektov vypracovať * metodiku prepočtu projektových ukazovateľov na ukazovatele stanovené pre OPII a * následne vypracovať nový číselník merateľných ukazovateľov.   Ukazovatele PO7 je potrebné nastaviť tak, aby jasným spôsobom reflektovali jednotlivé aktivity v projekte a jasne prispievali k tvorbe ukazovateľov na úrovni programu. V rámci metodiky odporúčame vypracovať aj maticu prepojenia a definície jednotlivých ukazovateľov na úrovni projektu a programu.  Pri kontrahovaní nových projektov odporúčame zamerať sa najmä na projekty, ktoré prispejú k naplneniu ukazovateľov výkonnostného rámca a majú pripravené súťažné podklady k verejnému obstarávaniu.  Vzhľadom na nedostatky a pripravenosť projektov odporúčame vypracovať akčný plán implementácie projektov, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. V prípade ak nebudú splnené ciele stanovené akčným plánom v stanovenom termíne, bude potrebné iniciovať presun voľných finančných prostriedkov z PO7 do PO6, resp. do novej prioritnej osi.  Monitorovať progres plnenia opatrení, ktoré budú definované v akčnom pláne vypracovanom pre PO7 v rámci pravidelných stretnutí RO a SO OPII.. Na základe zistení odporúčame vykonať kontrolu úloh vykonávaných sprostredkovateľským orgánom a upraviť riadiacu dokumentáciu PO7. | |

# Hodnotiaca otázka 2

**Existuje riziko na úrovni Kohézneho fondu (ďalej „KF“) a Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ďalej „EFRR“), že nebudú splnené minimálne sumy čerpania finančných prostriedkov EÚ, ktoré boli stanovené pre OPII v súlade s pravidlom n + 3?**

Čerpanie finančných prostriedkov finančných záväzkov na roky 2014 – 2020 pre všetky programy SR je možné podľa pravidla „n + 3“ do troch rokov od ich prijatia. Európska komisia automaticky zruší každú časť finančného záväzku, ktorá nebola využitá z počiatočnej zálohovej platby a ročných záloh, alebo na ktorú neprijala od certifikačného orgánu žiadosť o platbu v potrebnej výške oprávnených výdavkov do 31. decembra tretieho roka, ktorý nasleduje po roku prijatia finančného záväzku.

V súčasnosti vzhľadom na výkonnosť existuje len malé riziko nenaplnenia pravidla n + 3. V rámci OPII sú rizikovými prioritnými osami najmä prioritné osi 4, 5 a 7, pri ktorých nebol splnený ani cieľ pre rok 2018.

V praxi to znamená, že na účely vyhnutia sa automatickému zrušeniu časti finančného záväzku pre rok „n“ na daný program:

1. je potrebné, aby certifikačný orgán predložil Európskej komisii žiadosť o platbu spolu s výkazom výdavkov najneskôr do 31. decembra roku „n + 3“,
2. výkaz výdavkov predkladaný Európskej komisii musí zodpovedať výdavkom skutočne realizovaným prijímateľmi, tzn. že tieto výdavky musia byť najneskôr do tohto dátumu schválené na všetkých úrovniach v rámci systému informačných a finančných tokov.

Výnimkou vo vzťahu k čerpaniu finančného záväzku je prvý finančný záväzok roku 2014, ktorý je znížený o celkovú sumu poskytnutej počiatočnej zálohovej platby Európskou komisiou a finančný záväzok pre rok 2020 (zvýšený o celkovú sumu poskytnutej počiatočnej zálohovej platby Európskou komisiou podľa čl. 134 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013), na ktorý je potrebné požiadať Európsku komisiu o platbu najneskôr do 31. júla 2024 formou záverečnej priebežnej žiadosti o platbu za posledný účtovný rok a zároveň do 15. februára 2025 zaslať záverečnú dokumentáciu podľa čl. 141 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013. Obdobná výnimka pre finančný záväzok pre rok 2020 platí aj pre finančné záväzky týkajúce sa výkonnostnej rezervy, ktorých výška sa pripočítava k finančnému záväzku pre rok 2020. Zároveň vo vzťahu k čerpaniu ročných finančných záväzkov sa zohľadňujú aj ročné zálohy poskytnuté Európskou komisiou v rámci rokov 2016 až 2023.

Zhodnotenie napĺňania finančného plánu je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 3 Porovnanie certifikovaných výdavkov a finančných záväzkov

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Fond | 2014 | | 2015 | |
| **Hlavná alokácia** | **Výkonnostná rezerva** | **Hlavná alokácia** | **Výkonnostná rezerva** |
| EFRR | 193 354 245 | 12 643 177 | 202 992 295 | 13 273 396 |
| KF | 267 925 106 | 17 101 602 | 282 181 260 | 18 011 570 |
| Spolu | 461 279 351 | 29 744 779 | 485 173 555 | 31 284 966 |
| Rok [[6]](#footnote-6) | 2016 – 2017 | | 2018 | |
| Certifikované výdavky EFRR | 184 133 543 | | 35 135 663 | |
| Certifikované výdavky KF | 494 179 593 | | 490 224 237,00 | |
| Spolu | **678 313 136** | | **551 615 785** | |
| Pomer | **138 %** | | **107 %** | |

Ako je vidieť v predchádzajúcej tabuľke, za prvé dva roky RO OPII nemal problém vyčerpať finančné záväzky, ktoré mal na roky 2014 a 2015. V nasledujúcej tabuľke je porovnanie finančných záväzkov pre roky 2016 – 2020 s odhadovaným čerpaním zakontrahovaných projektov. Odhadované čerpanie bolo stanovené na základe plánovaných termínov ukončenia realizácie zazmluvnených projektov, pričom pri projektoch, pri ktorých realizácia bola viac ako rok, bolo čerpanie úmerne rozdelené do príslušných rokov.

Tabuľka 4 Odhadované čerpanie zazmluvnených projektov a plnenie finančných záväzkov

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Fond | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
| **Hlavná alokácia** | **Výkonnostná rezerva** | **Hlavná alokácia** | **Výkonnostná rezerva** | **Hlavná alokácia** | **Výkonnostná rezerva** | **Hlavná alokácia** | **Výkonnostná rezerva** | **Hlavná alokácia** | **Výkonnostná rezerva** |
| EFRR | 212 758 505 | 13 911 996 | 218 409 259 | 14 291 195 | 228 638 336 | 14 960 255 | 239 596 691 | 15 677 006 | 245 501 712 | 16 063 329 |
| KF | 296 590 745 | 18 931 324 | 310 270 527 | 19 804 502 | 324 312 761 | 20 700 815 | 339 944 875 | 21 698 609 | 347 485 542 | 22 179 928 |
| Spolu | 509 349 250 | 32 843 320 | 528 679 786 | 34 095 697 | 552 951 097 | 35 661 070 | 579 541 566 | 37 375 615 | 592 987 254 | 38 243 257 |
| Rok | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
| Odhadované čerpanie EFRR[[7]](#footnote-7) | 94 970 686 | | 116 538 343 | | 130 881 419 | | 8 679 152 | | 34 692 610 | |
| Odhadované čerpanie KF | 299 608 458 | | 310 767 460 | | 180 801 606 | | 361 201 562 | | 0 | |
| Spolu | **384 579 144** | | **477 305 803** | | **311 683 025** | | **369 874 152** | | **34 692 610** | |
| Pomer | **72 %** | | **84 %** | | **53 %** | | **60 %** | | **5,5 %** | |

Tabuľka 5 Minimálne hranice čerpania OPII (kumulatívne)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| OP | Fond | potrebné vyčerpať do 31.12.2017 (záväzok 2014) | potrebné vyčerpať do 31.12.2018 (záväzok 2014-2015) | potrebné vyčerpať do 31.12.2019 (záväzok 2014-2016) | potrebné vyčerpať do 31.12.2020 (záväzok 2014-2017) | potrebné vyčerpať do 31.12.2021 (záväzok 2014-2018) | potrebné vyčerpať do 31.12.2022 (záväzok 2014-2019) | potrebné vyčerpať do 31.12.2023 (záväzok 2014-2020) |
| Operačný program Integrovaná infraštruktúra | EFRR | 21 863 879 | 202 993 907 | 429 664 408 | 662 364 862 | 905 963 453 | 1 162 237 150 | 1 422 802 191 |
| KF | -209 152 885 | -399 184 292 | -83 662 223 | 246 412 806 | 591 426 382 | 953 069 866 | 1 322 735 336 |
| Spolu | -187 289 006 | -196 190 385 | 346 002 185 | 908 777 668 | 1 497 389 835 | 2 114 307 016 | 2 745 537 527 |

V tabuľke 60 sú uvedené kumulatívne sumy, ktoré je potrebné vyčerpať do konca každého roka programového obdobia 2014 – 2020. Odporúčania sú rozpracované podľa výsledkov analýzy na jednotlivé PO.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritná os | | Odpoveď na HO | | Závery a navrhované opatrenia |
| PO1: Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov | **Nie** | | V rámci prioritnej osi odporúčame:   * Urýchlenie schvaľovania plánovaných projektov vedúcich k naplneniu finančného ukazovateľa, aby sa projekty, prípadne ich fázy, stihli zrealizovať v súlade s pravidlom n + 3. * Pri kontrahovaní nových projektov odporúčame schváliť projekty umožňujúce naplnenie kľúčových ukazovateľov prioritnej osi 1. | |
| PO2: Cestná infraštruktúra (TEN-T) | **Nie** | | V rámci PO6 nie je potrebné výšiť tempo kontrahovania, odporúčame dohliadnuť na dodržanie termínov v rámci projektov a na čerpanie finančných prostriedkov. | |
| PO3: Verejná osobná doprava | **Nie** | | V rámci prioritnej osi odporúčame:   * Urýchlenie schvaľovania plánovaných projektov vedúcich k naplneniu finančného ukazovateľa, aby sa projekty, prípadne ich fázy, stihli zrealizovať v súlade s pravidlom n + 3. * Pri kontrahovaní nových projektov odporúčame schváliť projekty umožňujúce naplnenie kľúčových ukazovateľov prioritnej osi 3. | |
| PO4: Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | **Áno** | | Prioritná os 4 je zazmluvnená na 0,35 %, projekty uvedené v dotazníku/matici prevyšujú alokáciu prioritnej osi, ale ich hodnota a termín realizácie sú stanovené len odhadom. Je potrebné čo najskôr zakontrahovať projekty, ktoré sú pripravené na implementáciu, ako napr.:   * Štúdia realizovateľnosti, I. fáza: Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj v r. km 1880,26 – r. km 1708,20, * Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava – predprojektová príprava, * Vybudovanie zázemia pre plavidlá vo verejnom prístave Bratislava – projektová dokumentácia.   Odporúčame vypracovať akčný plán, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. V prípade, ak nebudú ciele stanovené akčným plánom splnené v stanovenom termíne, bude potrebné iniciovať presun voľných finančných prostriedkov z PO4 do PO2, resp. PO3, z dôvodu dostatočnej absorpčnej kapacity. Odporúčame sa však zamerať na ekologickú dopravu a prioritizovať PO3. | |
| PO5: Železničná infraštruktúra | **Nie** | | Prioritná os 5 je zazmluvnená na 0,58 %, zazmluvnením predložených projektov sa percento kontrahovania zvýši na 30,27 %. Vzhľadom na pripravenosť projektov a ich zamerania je tu riziko nenaplnenia výkonnostného rámca pre rok 2023, podobne ako nebol splnený cieľ pre rok 2018. Preto odporúčame prehodnotiť zameranie aktivít.  V rámci prioritnej osi odporúčame:   * Urýchlenie schvaľovania plánovaných projektov vedúcich k naplneniu finančného ukazovateľa, aby sa projekty, prípadne ich fázy, stihli zrealizovať v súlade s pravidlom n + 3. * Pri kontrahovaní nových projektov odporúčame schváliť projekty umožňujúce naplnenie kľúčových ukazovateľov prioritnej osi 5.   Keďže úspešnej implementácii projektov predchádza množstvo prípravných krokov, napr. štúdia uskutočniteľnosti, vydané stanovisko ÚHP, stavebné povolenie, verejné obstarávanie a pod., odporúčame vypracovať databázu projektov, kde by boli pre všetky plánované projekty rozpracované stupne pripravenosti, tzn. v akom štádiu prípravy sa projekt nachádza. Táto databáza by mala byť pravidelne aktualizovaná prijímateľmi. | |
| PO6: Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | **Nie** | | V rámci prioritnej osi odporúčame urýchlenie schvaľovania plánovaných projektov vedúcich k naplneniu finančného ukazovateľa, aby sa projekty, prípadne ich fázy, stihli zrealizovať v súlade s pravidlom n + 3. | |
| PO7 – Informačná spoločnosť | **Áno** | | | Prioritná os 7 je zazmluvnená na 31,74 %, projekty uvedené v dotazníku/matici prevyšujú alokáciu prioritnej osi, ale nie sú pripravené na realizáciu, najmä z dôvodu zdĺhavého procesu verejného obstarávania.  V rámci prioritnej osi odporúčame:   * Urýchlenie schvaľovania plánovaných projektov vedúcich k naplneniu finančného ukazovateľa, aby sa projekty, prípadne ich fázy, stihli zrealizovať v súlade s pravidlom n + 3. * V rámci schválených projektov odporúčame zamerať sa na projekty umožňujúce naplnenie kľúčových ukazovateľov prioritnej osi 7 (výstupové a finančné ukazovatele výkonnostného rámca). * Vzhľadom na nedostatky a pripravenosť projektov odporúčame vypracovať akčný plán implementácie projektov, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. V prípade, ak nebudú ciele stanovené akčným plánom splnené v stanovenom termíne, bude potrebné iniciovať presun voľných finančných prostriedkov z PO7 do PO6. |

# Hodnotiaca otázka 3

**V ktorých prioritných osiach existuje riziko nenaplnenia výkonnostného rámca? Pre ktoré prioritné osi by bolo vhodné vypracovať návrh na úpravu zámerov (pre rok 2023) a v akých hodnotách a sumách s následným predložením na posúdenie EK v rámci zmeny OPII podľa čl. 30 všeobecného nariadenia?**

Riziko nenaplnenia výkonnostného rámca na základe záverov analýzy a dotazníkov platí najmä pre prioritnú os 4, 5 a 7, pri ktorých sú ohrozené nie len finančné ukazovatele, ale aj výstupové ukazovatele, a to až do takej miery, že by RO OPII mohla hroziť korekcia. V týchto prioritných osiach nebol naplnený ani cieľ na rok 2018.

V súlade s legislatívou EÚ (všeobecné nariadenie č. 1303/2013 vykonávacie nariadenie Komisie č. 215/2014, usmernením EK „Guidance for Member States on Performance, review and reserve“) a metodickým pokynom CKO č. 2 sa zámery považujú za splnené, ak všetky ukazovatele vybrané pre výkonnostný rámec dosiahli aspoň 85 % hodnoty zámeru v termíne do 31. 12. 2023.

Za závažné nedostatky v plnení výkonnostného rámca na úrovni prioritnej osi programu, pri ktorých zo strany EK hrozia finančné opravy, sa považuje:

1. v prípade prioritnej osi programu, ktorej výkonnostný rámec tvoria najviac dva ukazovatele, ak ktorýkoľvek ukazovateľ dosiahol menej ako 65 % hodnoty zámeru v termíne do 31. 12. 2023,
2. v prípade prioritnej osi programu, ktorej výkonnostný rámec tvoria viac ako dva ukazovatele, ak aspoň dva ukazovatele dosiahli menej ako 65 % hodnoty zámeru v termíne do 31. 12. 2023.

K finančným opravám však pristúpi EK v prípade, ak na základe preskúmania záverečnej správy zistí závažné nedostatky plnenia zámerov a podmienkou je tiež, že tieto nedostatky sa vyskytli z dôvodu jasne identifikovaných nedostatkov vo vykonávaní, ktoré EK vopred oznámila podľa článku 50, ods. 8 všeobecného nariadenia po dôkladných konzultáciách s príslušným RO. Ak RO neprijal nápravné opatrenie potrebné na odstránenie týchto nedostatkov, môže EK uplatniť finančné opravy týkajúce sa dotknutých prioritných osí programu.

Pri uplatňovaní finančných opráv berie EK do úvahy úroveň absorpcie a vonkajšie faktory, ktoré prispeli k neúspechu, pričom náležite zohľadní zásadu proporcionality. Finančné opravy sa neuplatňujú, ak nesplnenie zámerov vyplýva z pôsobenia sociálno-ekonomických alebo environmentálnych faktorov, závažných zmien v hospodárskych alebo environmentálnych podmienkach v Slovenskej republike, alebo z dôvodov vyššej moci, ktoré závažným spôsobom ovplyvňujú realizáciu príslušných prioritných osí programu. Úrovne finančných opráv sú nasledovné:

|  |  |
| --- | --- |
| Výška koeficientu úspešnosti/čerpania | Finančná oprava |
| 65 % ≤ x | 0 |
| 60 % ≤ x < 65 % | 5 % |
| 50 % ≤ x < 60 % | 10 % |
| x < 50 % | 25 % |

Napĺňanie výkonnostného rámca jednotlivých prioritných osí v rámci OPII, ako aj zhodnotenie rizík prípadného nenaplnenia finančných a výstupových ukazovateľov je znázornené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 6 Vyhodnotenie napĺňania výkonnostného rámca jednotlivých PO

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritná os | Typ ukazovateľa | Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku | Merná jednotka | Zámer (2023) | Minimálna hodnota plnenia (85 %) | Limit naplnenia pre finančnú opravu (65 %) | Cieľová hodnota zazmluvnených projektov | Predpokladaná hodnota projektov (2023) | Riziko  Finančná oprava v % a EUR |
| PO1 | Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii CO a predložení ŽoP na EK | EUR | 853 928 431 | 725 839 166 | 555 053 480 | 660 175 263 | 853 928 431 |  |
| Výstupový ukazovateľ | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T | km | 34,8 | 29,58 | 22,62 | 24,69 | 34,8 | V prípade neschválenia ďalšieho projektu bude potrebné vysvetliť nenaplnenie, nehrozí korekcia |
| PO2 | Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii CO a predložení ŽoP na EK | EUR | 1 344 117 648 | 1 142 500 000 | 873 676 471 | 1 547 105 271 | 1 344 117 648 |  |
| Výstupový ukazovateľ | Celková dĺžka novo- vybudovaných ciest v sieti TEN-T | km | 111,7 | 94,95 | 72,60 | 96,29 | 111,7 |  |
| PO3 | Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii CO a predložení ŽoP na EK | EUR | 379 235 295 | 322 350 000 | 246 502 942 | 379 235 295 | 379 235 295 |  |
| Výstupový ukazovateľ | Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných tratí pre električky alebo metro | km | 18,5 | 15,7 | 12,03 | 7,9 | 18,45 |  |
| PO4 | Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii CO a predložení ŽoP na EK | EUR | 137 000 000 | 116 450 000 | 89 050 000 | 485 475[[8]](#footnote-8) | 149 520 170 [[9]](#footnote-9) | 25 %[[10]](#footnote-10)  34 250 000 |
| Výstupový ukazovateľ | Počet zmodernizovaných verejných prístavov na sieti TEN-T CORE | počet | 1 | 1 | 1 | 0 | 1[[11]](#footnote-11) |
| Implementačný krok | Počet vyhlásených VO na projekty verejného prístavu Bratislava v súlade s vypracovanou štúdiou realizovateľnosti | počet | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 |
| PO5 | Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii CO a predložení ŽoP na EK | EUR | 332 037 915 | 282 232 227 | 215 824 645 | 101 105 050[[12]](#footnote-12) | 332 037 915 | 5 %  16 601 896 |
| Výstupový ukazovateľ | Celková dĺžka rekonštruovanej alebo zrenovovanej železničnej trate | km | 54,5 | 46,33 | 35,43 | 0 | 59,9[[13]](#footnote-13) |
| Výstupový ukazovateľ | Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy | počet | 3 | 8 | 2 | 3[[14]](#footnote-14) | 3 |  |
| PO6 | Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii CO a predložení ŽoP na EK | EUR | 570 302 622 | 484 757 228 | 370 696 704 | 208 798 037 | 570 302 622 |  |
| Výstupový ukazovateľ | Celková dĺžka novovybudovaných ciest | km | 31,75 | 26,99 | 20,64 | 6,26 | 31,75 |  |
| PO7 | Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii CO a predložení ŽoP na EK | EUR | 927 155 226 | 788 081 942 | 602 650 897 | 294 253 698 | 927 155 226[[15]](#footnote-15) | 10 %  92 715 522 |
| Výstupový ukazovateľ | Počet dodatočných centrálne využitých podporných systémov vnútornej správy v rámci ISVS (ako služieb v cloude SaaS) | počet | 7 | 6 | 5 | 3 | 3 | 10 %  92 715 522 |
| Výstupový ukazovateľ | Dodatočný pomer inštitúcií štátnej správy zapojených do eGovernment cloudu | % | 100 | 85 | 65 | - | - | 10 %[[16]](#footnote-16)  92 715 522 |

Na základe údajov z tabuľky 61 vyhodnocujúcej plnenie výkonnostného rámca odporúčame pre jednotlivé prioritné osi úpravu zámerov (pre rok 2023) a zazmluvnenie plánovaných projektov napĺňajúcich výkonnostný rámec nasledovne:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Prioritná os | Odpoveď na HO | Závery a navrhované opatrenia |
| PO1: Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov | **Áno** | Zazmluvniť projekty, ktoré prispejú k naplneniu výkonnostného rámca. Takýmto projektom v PO1 je najmä projekt „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina – realizácia“.  Ďalšími projektami, ktoré prispejú k naplneniu ukazovateľov PO1, sú:   * ŽSR, Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR, * Implementácia TSI v podmienkach ŽSR |
| PO2: Cestná infraštruktúra (TEN-T) | **Nie** | Výstupový ukazovateľ výkonnostného rámca z realizovaných projektov bude naplnený na 86,20 %, preto odporúčame čo najskôr zazmluvniť projekt „D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza)“ pre jeho naplnenie na 100 %. |
| PO3: Verejná osobná doprava | **Nie** | Zazmluvniť projekty, ktoré prispejú k naplneniu výkonnostného rámca. Pri kontrahovaní sa odporúčame zamerať najmä na projekty:   * Modernizácia električkových tratí – Dúbravsko-Karloveská radiála, * Koľajové prepojenie mestskej časti Petržalka s centrom mesta, NS MHD 1. etapa Hlavná stanica – Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica – Janíkov dvor, 2. časť Bosákova – Janíkov dvor |
| PO4: Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | **Áno** | Z dotazníka vyplýva, že v rámci PO4 sú naplánované projekty v celkovej hodnote 149 mil. EUR, čo by znamenalo spolu so schválenými projektami naplnenie finančného ukazovateľa výkonnostného rámca na 100 %. Všetky hodnoty projektov sú však len odhadované a nemajú stanovený harmonogram realizácie, preto nie je možné vyhodnotiť, či prioritná os naplní výkonnostný rámec. Vzhľadom na stav pripravenosti jednotlivých projektov hodnotiteľ navrhuje zníženie zámeru 2023 približne vo výške 40 mil. EUR, resp. 35 mil. EUR, čo zodpovedá finančnej oprave pri nenaplnení výkonnostného rámca na 50 % pri dvoch ukazovateľoch.  Nosným projektom je „Pravidelná osobná lodná doprava na Dunaji – Dunajbus – projektová dokumentácia a realizácia“, ktorý však neprispieva k naplneniu výstupového ukazovateľa výkonnostného rámca. Väčšina investičných projektov, ktoré sú plánované, nemá ešte vypracovanú štúdiu uskutočniteľnosti, resp. práve sa vypracováva. Vzhľadom na uvedenú skutočnosť možno predpokladať, že investičné projekty nebudú realizované v tomto programovom období, hoci štúdie môžu byť využité ako podklad pre projekty, ktoré by mohli byť financované z ďalšieho programového obdobia. Odporúčame vypracovať akčný plán, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. V prípade, ak nebudú ciele stanovené akčným plánom splnené v stanovenom termíne, bude potrebné iniciovať presun voľných finančných prostriedkov z PO4 do PO2, resp. PO3, z dôvodu dostatočnej absorpčnej kapacity. Odporúčame sa však zamerať na ekologickú dopravu a prioritizovať PO3. |
| PO5: Železničná infraštruktúra | **Áno** | Finančný ukazovateľ výkonnostného rámca podľa dotazníka vyplneného prijímateľom by mal byť naplnený na 100 %, pričom sú v ňom uvedené aj rezervné projekty. Pre naplnenie výstupového ukazovateľa Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí odporúčame zazmluvniť najmä nasledovné projekty:   * Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia, * Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou, úsek štátna hranica ČR/SR - Čadca (mimo), * ŽSR, elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, realizácia.   Prijímateľ pri týchto projektoch uviedol hodnotu dĺžky rekonštruovaných alebo zrenovovaných v celkovej hodnote 59,9 km. |
| PO6: Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | **Nie** | Zazmluvniť projekty, ktoré prispejú k naplneniu výkonnostného rámca. Všetky investičné projekty uvedené v dotazníku pre NDS budú prispievať k naplneniu výkonnostného rámca. Vzhľadom na pripravenosť projektov a absorpčnú kapacitu odporúčame navýšiť alokácie prioritnej osi. Prvé navýšenie alokácie bolo schválené na rokovaní vlády dňa 27. 3. 2019, a to schválením materiálu „Predbežný návrh prerozdelenia časti výkonnostnej rezervy v prospech Operačného programu Integrovaná infraštruktúra“. Prijímatelia deklarujú projekty v celkovej hodnote 1 626 mil. EUR, čo znamená, že v prípade uvoľnenia ďalších finančných prostriedkov z EFRR je možné ďalšie navýšenie alokácie. |
| PO7 – Informačná spoločnosť | **Áno** | Finančný ukazovateľ výkonnostného rámca by podľa plánovaných projektov mohol byť naplnený, ale ako vyplýva z výsledkov analýzy, pri väčšine projektov je problém s verejným obstarávaním, a z tohto dôvodu sa predlžuje ich realizácia. Preto odporúčame zamerať sa na projekty, ktoré sú pripravené, a prispejú k naplneniu ukazovateľov výkonnostného rámca.  Priemerná doba realizácie projektov PO7 je 31 mesiacov, čím vzniká predpoklad, že projekty schválené v roku 2020 nebudú zrealizované v tomto programovom období. Preto je potrebné vypracovať akčný plán, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. V prípade, ak nebudú ciele stanovené akčným plánom splnené v stanovenom termíne, bude potrebné iniciovať presun voľných finančných prostriedkov z PO7 do PO6. Projekty, ktoré majú byť schválené v roku 2020, sú v hodnote 188 mil. EUR – EÚ zdroje.  Ďalším odporúčaním je vypracovať metodiku agregácie projektových ukazovateľov na ukazovatele stanovené pre OPII.  Napĺňanie ukazovateľov výkonnostného rámca je problematické, preto je pravdepodobné, že v rámci tejto PO hrozí finančná korekcia. Z toho dôvodu odporúčame prerokovať s SO OPII zameranie projektov a v prípade, ak nebudú zazmluvnené projekty, ktoré by tieto ukazovatele naplnili na 85 %, odporúčame realokovať finančné prostriedky. |

# Hodnotiaca otázka 4

**Je potrebné v niektorých prioritných osiach doplniť nové alebo upraviť existujúce aktivity, doplniť nových prijímateľov, či rozšíriť cieľové územia tak, aby sa podporila implementácia OPII? Je potrebné s cieľom podporiť implementáciu OPII vykonať finančné presuny medzi prioritnými osami?**

V prioritných osiach 4 a 5 je na základe výsledkov analýzy a externých vplyvov (ako napr. zmena prijímateľa, nevysporiadané majetkovo-právne vzťahy a pod.) potrebné doplniť nové alebo upraviť existujúce aktivity, doplniť nových prijímateľov, či rozšíriť cieľové územia. Odporúčania na doplnenie sú uvedené v nasledujúcej tabuľke, pričom sú rozpracované pre jednotlivé PO:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Prioritná os | | Odpoveď na HO | | Závery a navrhované opatrenia |
| PO1: Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov | **Nie** | | V zmysle záverov analýzy nenavrhuje žiadnu úpravu prioritnej osi. | |
| PO2: Cestná infraštruktúra (TEN-T) | **Áno** | | Vzhľadom na to, že prioritná os 2 je zakontrahovaná na 115,10 % a je potrebné realizovať projekt „D1 Hubová – Ivachnová (2. fáza)“, ktorý umožní naplnenie výstupového ukazovateľa výkonnostného rámca, je potrebné navýšiť alokácie tejto prioritnej osi. | |
| PO3: Verejná osobná doprava | **Áno** | | V prípade uvoľnenia finančných prostriedkov v rámci KF odporúčame navýšiť alokácie PO3, a to z dôvodu podpory ekologickej dopravy a absorpčnej schopnosti prioritnej osi. | |
| PO4: Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) | **Áno** | | Pre urýchlenie čerpania a kontrahovania je potrebné doplniť v prioritnej osi 4 nových prijímateľov a aktivity. Odporúčame doplniť aj aktivity a oprávnené územie pre prístav v Komárne, keďže prijímateľom sú Verejné prístavy a.s. V tomto prípade nie je potrebné dopĺňať žiadateľa.  Jedným z projektov, ktoré sú podľa dotazníka nosné, je projekt „Pravidelná osobná lodná doprava na Dunaji – Dunajbus – projektová dokumentácia a realizácia“, preto je potrebné do OPII doplniť prijímateľa a aktivity zamerané na tento projekt. Tiež je potrebné vyhodnotiť závery štúdie uskutočniteľnosti, aby sa mohla spustiť realizácia investičného projektu.  S ohľadom na plánované projekty odporúčame pridať žiadateľov:   * Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik * Vodohospodárska výstavba, štátny podnik * Slovenská technická univerzita v Bratislave * Dopravný úrad * Pro-Danubia – Združenie obcí pre miestnu dopravu po Dunaji. | |
| PO5: Železničná infraštruktúra | **Áno** | | Vzhľadom na zameranie projektov plánovaných prijímateľmi odporúčame prehodnotiť zacielenie jednotlivých špecifických cieľov a prehodnotiť stanovené ukazovatele. Navrhujeme nastaviť v OPII tieto ukazovatele:  Počet lokalít s odstránením environmentálnej záťaže spôsobenej prevádzkou železničnej dopravy  Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave  Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave  Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí  Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T  V prípade makro ukazovateľov odporúčame vybrať ukazovatele bez výrazných externých vplyvov, prípadne očistiť externé vplyvy od vplyvu programu.  Ukazovatele úsporu času a úspora emisií vzhľadom na zmenu usmernení a prostredia odporúčame prehodnotiť a nastaviť nové cieľové hodnoty ukazovateľov v OPII. | |
| PO6: Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) | **Áno** | | Vzhľadom na počet a pripravenosť projektov odporúčame navýšiť alokácie prioritnej osi 6. | |
| PO7 – Informačná spoločnosť | **Nie** | | | Na základe výsledkov analýzy je potrebné vypracovať metodiku pre vyhodnocovanie merateľných ukazovateľov PO7 a prehodnotiť ukazovatele, resp. zameranie projektov, keďže niektoré ukazovatele nebudú vôbec v rámci PO7 napĺňané. Taktiež je potrebné kontinuálne usmerňovať žiadateľov o potrebe príprave súťažných podkladov k verejnému obstarávaniu a ich schváleniu RO ešte pred predložením ŽoNFP, čím sa umožní skoršie vyhlásenie verejného obstarávania a predíde sa tak posunom harmonogramu realizácie projektov. |

# Kľúčové zistenia a odporúčania

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| P. č. | Kľúčové zistenia/oblasti | Odporúčania |
| 1 | Nedostatočné tempo kontrahovania a čerpania PO4, PO5 a PO7 | * Vypracovať akčný plán, ktorý povedie k posunu implementácie kľúčových projektov smerujúcich k naplneniu cieľov OPII. * V prípade nedodržania cieľov stanovených v akčnom pláne realokovať finančné prostriedky do inej prioritnej osi s väčšou absorpčnou kapacitou. * Upraviť Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 vo vzťahu k zintenzívneniu kontrahovania a čerpania a to doplnením nových aktivít, ukazovateľov, územia a prijímateľov. (netýka sa PO7). |
| 2 | Nedostatočná previazanosť ukazovateľov OPII vyhodnocovaných na základe štatistických údajov s projektovými ukazovateľmi | * Vypracovať dopadové hodnotenie vplyvu projektov realizovaných v rámci OPII na ukazovatele. * Aktualizovať dokument „Prehľad ukazovateľov OPII 2014 – 2020 vrátane popisu metodiky stanovenia hodnôt ukazovateľov“ tak, aby bola zabezpečená previazanosť ukazovateľov na úrovni programu s projektovými ukazovateľmi. |
| 3 | Nedostatočná informovanosť o stave prípravy projektov PO1 a PO5 | * Vypracovať databázu projektov, ktorú budú prijímatelia pravidelne aktualizovať a informovať RO OPII a postupe prác. * Analyzovať pripravenosť projektov z hľadiska ich potenciálu na úspešné ukončenie v programovom období 2014 – 2020 |
| 4 | Nedostatky v riadení a kontrole projektov PO7 zo strany SO OPII | * Vykonať kontrolu úloh vykonávaných sprostredkovateľským orgánom na identifikované nedostatky definované v tomto hodnotení. V rámci pravidelných stretnutí RO a SO OPII monitorovať progres plnenia opatrení, ktoré budú definované v akčnom pláne vypracovanom pre PO7. * Posilniť odborné administratívne kapacity RO OPII vo vzťahu k riadeniu a kontrole SO OPII. |
| 5 | Nedostatočné vymedzenie povinností pre prijímateľov a žiadateľov v riadiacej dokumentácii pre PO7 | * Aktualizovať dokument „Príručka pre žiadateľa prioritnej osi 7 – Informačná spoločnosť“ vo vzťahu k zadávaniu povinných ukazovateľov do ŽoNFP. |
| 6 | Navýšenie alokácie PO6 | * Posilniť administratívne kapacity prijímateľa a RO OPII a v súvislosti s tým aj presun finančných prostriedkov z technickej pomoci z operačných programov, ktorým bola odobratá výkonnostná rezerva. * Upraviť Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 – navýšenie cieľových hodnôt ukazovateľov v nadväznosti na navýšenie alokácie PO6. |

Prílohy

* + 1. Informácie k projektom
    2. Dotazníky vyplnené projektovými manažérmi a prijímateľmi
    3. Zoznam rozhovorov
    4. Výsledky analýzy prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov
    5. Výsledky analýzy prioritnej osi 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T)
    6. Výsledky analýzy prioritnej osi 3 – Verejná osobná doprava
    7. Výsledky analýzy prioritnej osi 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)
    8. Výsledky analýzy prioritnej osi 5 – Železničná infraštruktúra
    9. Výsledky analýzy prioritnej osi 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)
    10. Výsledky analýzy prioritnej osi 7 – Informačná spoločnosť



Deloitte označuje jednu, resp. viacero spoločností Deloitte Touche Tohmatsu Limited, britskej súkromnej spoločnosti s ručením obmedzeným zárukou (UK private company limited by guarantee), a jej členských firiem. Každá z týchto firiem predstavuje samostatný a nezávislý právny subjekt. Podrobný opis právnej štruktúry združenia Deloitte Touche Tohmatsu Limited a jeho členských firiem sa uvádza na adrese <http://www.deloitte.com/sk/o-nas>.

Spoločnosť Deloitte poskytuje služby v oblasti auditu, daní, práva, podnikového a transakčného poradenstva klientom v mnohých odvetviach verejného a súkromného sektora. Vďaka globálne prepojenej sieti členských firiem vo viac ako 150 krajinách má Deloitte svetové možnosti a dôkladnú znalosť miestneho prostredia, a tak môže pomáhať svojim klientom dosahovať úspechy na všetkých miestach ich pôsobnosti. Približne 245 000 odborníkov spoločnosti Deloitte sa usiluje konať tak, aby vytvárali hodnoty, na ktorých záleží.

© 2019 Deloitte na Slovensku

1. Centrálny koordinačný orgán, 2016: <https://www.partnerskadohoda.gov.sk/data/files/556_tandardy-kvality-hodnotenia-esif-v-programovom-obdobi-2014-–-2020.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. Nie je predmetom hodnotenia [↑](#footnote-ref-2)
3. Pre prioritnú os 8 nie je stanovený výkonnostný rámec [↑](#footnote-ref-3)
4. Ukazovateľ P0237 bude naplnený na základe realizovaných projektov. Posledné dva projekty majú obdobie ukončenia presahujúce obdobie oprávnenosti výdavkov pre programové obdobie 2014 *‒* 2020. [↑](#footnote-ref-4)
5. Projekty označené oranžovou farbou sú podmienené schválením štátnej pomoci a zmenou OPII. Projekty ZSSK označené šedou farbou sú projekty schválené RO OPII v roku 2019. [↑](#footnote-ref-5)
6. Rok certifikácie Ministerstvom financií SR – k 31. 12. [↑](#footnote-ref-6)
7. Odhadované čerpanie je stanovené na základe údajov zo zazmluvnených projektov a ich čerpania. [↑](#footnote-ref-7)
8. Vrátane projektu „Zmena rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov – predprojektová a projektová príprava“ zazmluvneného 16. 2. 2019. [↑](#footnote-ref-8)
9. Odhadovaná hodnota projektov stanovená projektovými manažérmi RO, pri plánovaných projektoch nebola určená ani PHZ. [↑](#footnote-ref-9)
10. Výška korekcie stanovená z dôvodu, že pri projektoch, ktoré majú napĺňať implementačný krok a výstupový ukazovateľ, nebol stanovený predpokladaný termín realizácie a hodnoty projektov boli len odhadované. [↑](#footnote-ref-10)
11. Tento ukazovateľ je plánovaný na dvoch projektoch: „Bezpečnostná ochrana prístavov – realizácia“ a „Vybudovanie terminálu LNG vo verejnom prístave Bratislava – realizácia“, ktorých realizácia je podmienená schválením projektov na štúdiu, resp. projektovú dokumentáciu. Predpokladáme, že tento ukazovateľ nebude naplnený. [↑](#footnote-ref-11)
12. V prípade zazmluvnenia projektov predložených prijímateľom ZSSK. [↑](#footnote-ref-12)
13. Prijímateľ uviedol sedem plánovaných projektov, pri troch určil dĺžku trate. [↑](#footnote-ref-13)
14. V prípade zazmluvnenia projektov predložených prijímateľom ZSSK. [↑](#footnote-ref-14)
15. Odhadovaná hodnota projektov stanovená projektovými manažérmi SO. [↑](#footnote-ref-15)
16. Je potrebné vypracovať metodiku agregácie projektových ukazovateľov na úroveň ukazovateľov stanovených v OPII. [↑](#footnote-ref-16)