# Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov

Na Slovensku je síce veľmi hustá infraštruktúra železničnej siete, avšak hlavným nedostatkom je technická stránka, ktorá nedosahuje úroveň európskych železníc. Modernizáciou železničnej infraštruktúry sa zabezpečí vyššia kvalita poskytovaných služieb a konkurencieschopnosť železničnej dopravy oproti iným, menej ekologickým typom dopravy. Cieľom OPII je zvýšiť kvalitu nielen na národnej úrovni, ale aj na úrovni cezhraničnej dopravy, na ktorú je zameraný najmä ŠC 1.2.

 V rámci prioritnej osi 1 boli stanovené tri špecifické ciele:

* 1. Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy
  2. Zlepšenie technických podmienok pre prevádzku medzinárodnej železničnej dopravy prostredníctvom implementácie vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu (TEN-T CORE)
  3. Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov

Na úrovni PO1 je stanovený výkonnostný rámec nasledovne:

Tabuľka 1 Výkonnostný rámec PO1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Typ ukazovateľa | Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku | Merná jednotka | Čiastkový cieľ pre rok 2018 | Zámer[[1]](#footnote-1) (2023) |
| Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii | EUR | 166 516 044 | 853 928 431 |
| Výstupový ukazovateľ | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T | km | 8,8 | 34,8 |

## Špecifický cieľ 1.1

**Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy**

Očakávanými výsledkami implementácie ŠC 1.1 sú:

* 1. odstránenie kľúčových úzkych miest na základnej sieti TEN-T (najmä v úseku Žilina – Košice a Žilina – št. hr. SR/ČR),
  2. zníženie časových strát a prevádzkových nákladov,
  3. zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie hlukovej záťaže a emisií CO2, NO2 a PM10),
  4. vytváranie predpokladov na zvýšenie podielu železničnej osobnej a nákladnej dopravy na deľbe prepravnej práce,
  5. vytváranie predpokladov pre zvýšenie konkurencieschopnosti regiónov, zlepšenie mobility obyvateľov a potenciálu rastu zamestnanosti.

Výsledky projektov naplnia jednotlivé špecifické výsledkové a spoločné výstupové ukazovatele.

Tabuľka 2 Výsledkové a výstupové ukazovatele ŠC 1.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| P.č. | Ukazovateľ | Typ | Merná jednotka | Východisková hodnota (2013) | Cieľová hodnota (2023) |
| 1 | Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T | výsledkový | EUR | 23 697 461 | 18 910 877 |
| 2 | Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom modernizácie tratí) | výsledkový | tona | 10,58 | 10,15 |
| 3 | Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom modernizácie tratí) | výsledkový | tona | 57,09 | 51,28 |
| 4 | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T | výstupový | km | - | 34,8 |

Napĺňanie cieľov sa realizuje prostredníctvom týchto aktivít:

1. modernizácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty),
2. elektrifikácia železničných tratí,
3. výstavba nových úsekov železničných tratí (v prípade, ak opodstatnenosť výstavby potvrdí relevantná štúdia realizovateľnosti),
4. výstavba terminálov intermodálnej prepravy (v prípade, ak budú vytvorené vhodné trhové podmienky),
5. projektová príprava.

## Špecifický cieľ 1.2

**Zlepšenie technických podmienok pre prevádzku medzinárodnej železničnej dopravy prostredníctvom implementácie vybraných prvkov TSI na najdôležitejších tratiach pre medzinárodnú dopravu (TEN-T CORE)**

Očakávanými výsledkami realizácie ŠC 1.2 sú:

1. splnenie záväzkov vyplývajúcich z Rozhodnutia Komisie č. 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia – zabezpečenia a návestenia transeurópskeho železničného systému, nariadenia Komisie č. 454/2011/EÚ z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému a nariadenia č. 62/2006/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa telematických aplikácií,
2. zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy.

Špecifický výsledkový ukazovateľ stanovený pre tento ŠC je:

Tabuľka 3 Výsledkové ukazovatele ŠC 1.2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| P.č. | Ukazovateľ | Typ | Merná jednotka | Východisková hodnota (2013) | Cieľová hodnota (2023) |
| 1 | Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie (úsek št. hr. ČR/SR – Kúty – Bratislava) | výsledkový | vlkm | 1 205 396 | 1 307 279 |

## Špecifický cieľ 1.3

**Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov**

Očakávanými výsledkami realizácie ŠC 1.3 sú:

1. zvýšenie atraktivity verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obstarania nových prostriedkov zabezpečujúcich verejnú železničnú osobnú dopravu,
2. podpora stabilizácie služieb poskytovaných vo verejnom záujme,
3. zníženie hlukovej záťaže a emisií CO2, NO2 a PM10 vyplývajúcej z prevádzky železničnej verejnej osobnej dopravy.

Výsledky projektov naplnia špecifický výsledkový ukazovateľ:

Tabuľka 4 Výsledkové ukazovatele ŠC 1.3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| P.č. | Ukazovateľ | Typ | Merná jednotka | Východisková hodnota (2013) | Cieľová hodnota (2023) |
| 1 | Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave | výsledkový | počet | 44 287 000 | 46 942 211 |

Špecifické ciele 1.2 a 1.3 sú realizované cez nasledovné aktivity:

1. implementácia systémov ETCS a GSM-R, TSI TAF/TAP,
2. obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy,
3. projektová príprava.

Spoločné a špecifické ukazovatele výstupu pre tieto dva ŠC sú stanovené nasledovne:

Tabuľka 5 Špecifické výstupové ukazovatele ŠC 1.2 a 1.3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| P.č. | Ukazovateľ | Typ | Merná jednotka | Východisková hodnota (2013) | Cieľová hodnota (2023) |
| 1 | Dĺžka železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS | výstupový | km | - | 71 |
| 2 | Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave | výstupový | počet | - | 35 |

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

V hodnotenom období bolo v realizácii 7 projektov vrátane finančných nástrojov. Z celkovej alokácie prioritnej osi 1 (854 mil. EUR) bolo vyčerpaných 27,71 % a zakontrahovaných 77,31 %. Zostávajúca alokácia je vo výške 194 mil. EUR. Prijímateľmi v rámci PO1 sú Železnice Slovenskej republiky (ďalej ako „ŽSR“) a Železničná spoločnosť Slovensko (ďalej ako „ZSSK“). Certifikované výdavky k 31. 12. 2018 boli vo výške 186 219 073 EUR (EÚ zdroje), čo predstavuje 25,66 % z alokácie pre PO1.

Projekty v PO1 sú v realizácii, prípadne tesne pred/po jej ukončení. Z tohto dôvodu nebolo v rámci hodnotenia možné vyhodnotiť skutočné naplnenie výsledkových ukazovateľov. Výsledkové ukazovatele boli preto vyhodnotené na úrovni cieľových hodnôt plánovaných v projektoch.

Analýza prioritnej osi 1 spočívala vo vyhodnotení stavu realizácie projektov v PO1, vyhodnotení plnenia výsledkových a finančných ukazovateľov v rámci špecifických cieľov a vyhodnotení ukazovateľov výstupu. Súčasťou analýzy bolo posúdenie plánovaných projektov, a to predovšetkým z hľadiska ich vplyvu na napĺňanie ukazovateľov:

* zelená farba – žiadne, resp. nízke riziko, tzn. projekty sú realizované/ukončené v súlade s harmonogramom, bez omeškania. Naplnenie ukazovateľov z realizovaných projektov by malo byť na úrovni min. 85 %,
* žltá farba – stredné riziko, tzn. projekty, ktoré nevykazujú závažné riziká, avšak časová realizácia nie je v súlade s vecným plnením a čerpaním. Zazmluvnené projekty nenapĺňajú min. požadovanú hodnotu (85 %), ale v rámci PO sú plánované projekty, ktoré tento ukazovateľ naplnia,
* červená farba – vysoké riziko, tzn. projekt nie je realizovaný v súlade s harmonogramom, resp. počas realizácie projektu došlo k závažným udalostiam, ktoré môžu ohroziť úspešné ukončenie realizácie, a nie je predpoklad naplnenia min. hodnoty ukazovateľa.

## Vyhodnotenie stavu realizácie jednotlivých projektov v PO1

Nasledujúca tabuľka obsahuje vyhodnotenie realizovaných projektov z hľadiska času, financií a plnenia ukazovateľov a návrh opatrení na úrovni jednotlivých projektov. Vyhodnotenie realizácie jednotlivých projektov je farebne rozlíšené.

Len v rámci projektu „ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/), 2. fáza (Dolný Hričov - Žilina), realizácia“ boli čiastočne naplnené výsledkové ukazovatele projektu, a preto je hodnotenie v tabuľke zamerané hlavne na vyhodnotenie napĺňania ukazovateľov výstupu.

Tabuľka 6 Vyhodnotenie realizácie projektov PO1

|  |
| --- |

| Stav | | | | | | | Plnenie ukazovateľov výstupu a výsledku | Hlavné zistenia | Návrh opatrení |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| P.č.. | Názov projektu | Vyhodnotenie | EÚ zdroje zazmluvnené[[2]](#footnote-2) | Finančné čerpanie (EÚ zdroj) | Časové čerpanie[[3]](#footnote-3) | Vecné plnenie[[4]](#footnote-4) |
| 1 | ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov – Považská Teplá) |  | 297 145 608 EUR | 40 % | 63 %  Predpokladané omeškanie oproti plánu je cca 2 roky | 50 %  Projekt je vo fáze plnej rozostavanosti, ukončené sú 2 zo 4 ucelených častí stavby | P0019 ‒ Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T (CORE): 41 %  P0365 ‒ Počet prvkov zabezpečujúcich bezpečný alebo bezbariérový prístup k výsledkom projektu: 22 %  P0061 ‒ Hodnota prvkov zabezpečujúcich bezpečný alebo bezbariérový prístup k výsledkom projektu: 12 %  P0012 ‒ Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných nástupíšť (základná sieť TEN-T): 58 %  P0651 ‒ Úspora času v železničnej doprave (na základnej sieti TEN-T): 0 %  P0647 ‒ Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T (min.): 0 %  P0660 ‒ Úspora produkcie emisií CO2 (vplyvom modernizácie tratí) 0 %  P0666 ‒ Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom modernizácie tratí): 0 %  P0673 ‒ Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom modernizácie tratí): 0 % | Plnenie ukazovateľov výstupu je rámcovo v súlade s finančným čerpaním.  Dá sa predpokladať, že projekt naplní cieľové hodnoty nastavených ukazovateľov výstupu.  Realizácia projektu nesmeruje k ukončeniu podľa harmonogramu. V súčasnosti sa pripravuje zmena harmonogramu  v súvislosti s problémami pri razení tunela Milochov s predpokladaným koncom fyzickej realizácie projektu v roku 2020 (predĺženie projektu o 2 roky oproti plánovanému termínu ukončenia).  Problémy pri razení tunela budú mať pravdepodobne vplyv aj na celkový rozpočet projektu. Podľa odhadu projektového manažéra došlo v súčasnosti k navýšeniu rozpočtu stavby o cca 30 mil. EUR.  Najzásadnejší faktor podieľajúci sa na časovom sklze spočíva v nevyhnutnej zmene projektovej dokumentácie a jej uplatnení v spôsobe razenia tunela pre zaistenie bezpečnosti u všetkých pracovníkov podieľajúcich sa na prácach v tunelovej rúre. | Dôslednejšia kontrola realizácie v súlade s upraveným harmonogramom.  Nastaviť systém monitorovania a riadenia rizík projektu.  Dohliadnuť na plnenie ukazovateľov, a to hlavne ukazovateľa Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T (kľúčový ukazovateľ programu). |
| 2 | ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/), 2. fáza (Dolný Hričov - Žilina), realizácia |  | 39 483 891 EUR | 90,44 % | 100 % | 100 %  Stavba dokončená | P0019 ‒ Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T (CORE): 100 %  P0061 ‒ Hodnota prvkov zabezpečujúcich bezpečný alebo bezbariérový prístup k výsledkom projektu: 100 %  P0365 ‒ Počet prvkov zabezpečujúcich bezpečný alebo bezbariérový prístup k výsledkom projektu: 100 %  P0012 ‒ Celková dĺžka nových alebo zmodernizovaných nástupíšť (základná sieť TEN-T): 100 %  P0651 ‒ Úspora času v železničnej doprave (na základnej sieti TEN-T): 53,4 %  P0647 ‒ Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T (min.): 39,4 %  P0660 ‒ Úspora produkcie emisií CO2 (vplyvom modernizácie tratí): 0 %  P0666 ‒ Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom modernizácie tratí): 0 %  P0673 ‒ Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom modernizácie tratí): 76,9 % | Projekt ako jediný je v rámci PO1 ukončený.  V prvom roku po ukončení realizácie projektu boli ukazovatele výsledku projektu naplnené čiastočne.  Plnenie ukazovateľov je dotknuté prebiehajúcou rekonštrukciou úseku Púchov – Považská Teplá. Vyhodnotenie naplnenosti ukazovateľov výsledku bude možné až po uvedení tohto úseku do prevádzky.  Konečný rozpočet projektu bol nižší než plánovaný, došlo k celkovej úspore finančných prostriedkov na úrovni takmer 10 %. | Dôsledný monitoring napĺňania ukazovateľov výsledku v období udržateľnosti projektu |
| 3 | Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 1. časť |  | 63 610 029 EUR | 13 % | 37 % | 0 %  Zmluva o NFP podpísaná, projekt je v realizácii, prebieha fáza dodávania dieselových motorových jednotiek | P0237 ‒ Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave: 0 %  (z celkového počtu 21)  P0350 ‒ Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave: 0 % | Do konca roka 2018 neboli dodané žiadne vlakové súpravy. Súpravy sú v procese výroby a dodanie prvých dieselových súprav sa očakáva v apríli 2019 a v priebehu roka 2019. Stav vecného plnenia vyžaduje dôslednú kontrolu s cieľom zaistiť naplnenie ukazovateľov v stanovenom harmonograme projektu.  Dodanie elektrických jednotiek by malo byť v súlade s harmonogramom v júli 2020.  Projekty do konca roka 2018 nereportovali plnenie ukazovateľa výstupu. | Vzhľadom na stav vecného plnenia a stav plnenia ukazovateľov výstupu projektu odporúčame dôslednú kontrolu realizácie projektu a čerpania finančných prostriedkov |
| 4 | Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 2. časť |  | 134 598 799 EUR | 10 % | 15 % | 0 %  Zmluva o NFP podpísaná, projekt je v realizácii, prebieha fáza výroby elektrických motorových jednotiek | P0237 ‒ Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave: 0 % (z celkového počtu 25)  P0350 ‒ Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave: 0% |
| 5 | ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti |  | 1 104 048 EUR | 35 % | 66 % | 90 %  V januári 2019 bola schválená správa zo 4. etapy projektu, prebieha 5. etapa – finalizácia štúdie | P0366 ‒ Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu: 0 % (z celkového počtu 1) | Projekt do konca roka 2018 vykazoval plnenie ukazovateľa výstupu na úrovni 0 spracovaných dokumentácií. Predpokladaný termín predloženia štúdie je jún 2019.  Práce na projekte sú náročné hlavne z nasledovných dôvodov:   * Veľké množstvo zainteresovaných orgánov a organizácií podieľajúcich sa na tvorbe vstupných údajov pre štúdiu, ako i vstupujúcich do procesu vyjadrovania sa k jednotlivým výstupovým fázam, nutnosť zapracovávania množstva pripomienok všetkých zainteresovaných a v neposlednom rade pripomienky Jaspers ako poradného orgánu EÚ * Nutnosť koordinácie so strategickými dokumentmi mesta, samospráv mestských častí * Vstupovanie do fázy realizácie projektu novovzniknutých inštitúcií ako je Útvar hodnoty za peniaze MF SR   V súčasnosti realizátor projektu nepredpokladá závažné riziká, ktoré by mohli narušiť ukončenie projektu v priebehu júna 2019. | Zaistiť dohľad nad plnením ukazovateľa výstupu projektu |
| 6 | ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina - projektová dokumentácia DSP, DRS a DVZ |  | 3 431 443 EUR | 83 % | 90 % | 80 %  Dokončené je vypracovanie celej projektovej dokumentácie. K jednotlivým stupňom dokumentácie náleží aj inžinierska činnosť. Celá časť ohľadom DVZ je ukončená. V rámci DRS a DSP ešte nie je ukončená inžinierska činnosť.[[5]](#footnote-5) | P0366 ‒ Počet realizovaných dokumentácií, analýz, štúdií a správ v súvislosti s prípravou, implementáciou, monitorovaním a hodnotením projektu: 33 % (z celkového počtu 3) | Projekt v rámci hodnoteného obdobia vykazoval plnenie ukazovateľa v hodnote 1.  Riziko ohľadom dodržania harmonogramu bolo identifikované už na začiatku projektu a stále pretrváva, keďže rozsah inžinierskej činnosti je spojený so získaním stavebných povolení a ich právoplatnosťou. V rámci projektu došlo k omeškaniu spôsobenému zdĺhavým procesom vyjednávania a získavania stavebných povolení. Podľa posledných informácií z monitorovacej správy prijímateľa a informácií poskytnutých projektovým manažérom by v prípade, že nedôjde k ďalšiemu zdržaniu, mal byť termín ukončenia projektu dodržaný. | Vzhľadom k rizikám projektu odporúčame dôsledne monitorovať realizáciu projektu, a to hlavne v rámci aktivity - získavanie stavebných povolení. |
| 7 | Finančný nástroj pre implementáciu projektov Prioritnej osi 1 OPII |  | 21 775 175,05 EUR | 0 % | 0 % | 0 % | P0903 ‒ Počet obstaraných nových dráhových diagnostických vozidiel: 0 % | Finančné nástroje sú špecifickou časťou jednotlivých OP, keďže na základe zmluvy sú prevedené finančné prostriedky (3 % z alokácie OPII) na spoločnosť Slovak Investment Holding, a.s., a tá následne podpisuje zmluvy o návratnej pomoci s konečnými prijímateľmi.  Podľa informácií z výročnej správy v nadväznosti na žiadosť ŽSR, v priebehu decembra 2018 MF SR a následne aj MDV SR vyjadrilo svoj písomný súhlas s prevzatím investičného účelového úveru od SIH v roku 2019 v sume 30 mil. EUR.  Finančné prostriedky boli na základe schváleného projektu dňa 8. 8. 2016 prevedené na účet SIH, ale v rámci SIH neboli čerpané. Projekt bude využitý na financovanie nových dráhových diagnostických vozidiel. | Dôsledne monitorovať poskytovanie pomoci cez FN. |
|  | **Celkom** |  | **561 148 993,05 EUR** | **35,84 %[[6]](#footnote-6)** |  |  |  |  |  |

## Vyhodnotenie plnenia výstupových, výsledkových a finančných ukazovateľov v rámci PO1

*Vyhodnotenie ukazovateľov výsledku*

K 31. 12. 2018 bol riadne ukončený len jeden projekt, preto vyhodnotenie reálnosti naplnenia ukazovateľov výsledku je možné realizovať len na základe vyhodnotenia cieľovej hodnoty projektov v realizácii.

Tabuľka 7 Vyhodnotenie ukazovateľov výsledku PO1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P.č.** | **Špecifické ukazovatele výsledku programu zodpovedajúce špecifickému cieľu** | **Východisková hodnota (2013)** | **Cieľová hodnota OPII (2023)** | **Plánovaná úspora  (2013-2023)** | **Cieľové hodnoty projektov  v realizácii** | **Hodnotenie** | **Počet projektov** | **Hlavné zistenia a odporúčania** |
| 1 | Úspora času v železničnej doprave na základnej sieti TEN-T | 23 697 461 EUR | 18 910 877 EUR | 4 786 584 EUR | 3 432 886 EUR | 72 % | 2 | Úspora času v železničnej doprave je výsledkovým ukazovateľom v rámci dvoch projektov (jeden je ukončený a jeden v realizácii). V prípade naplnenia cieľovej hodnoty týchto projektov bude cieľová hodnota ukazovateľa úspora času (v EUR) **naplnená na 72 %.**  Na základe dotazníka boli projektovými manažérmi identifikované štyri plánované projekty, ktoré budú napĺňať tento ukazovateľ. Projekt Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička, ktorého schválenie sa predpokladá v priebehu roka 2020, by mal zaistiť naplnenie tohto ukazovateľa.  Odporúčanie:  Urýchliť schválenie projektu Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička, vrátane časti, ktorá pôvodne mala byť financovaná z PO5. |
| 2 | Úspora produkcie emisií PM10 (vplyvom modernizácie tratí) | 10,58 t | 10,15 t | 0,43 t | 2,16 t | 502 % | 2 | Úspora produkcie emisií PM10 je výsledkovým ukazovateľom v rámci dvoch projektov (jeden je ukončený a jeden v realizácii). V prípade naplnenia cieľovej hodnoty týchto projektov bude cieľová hodnota ukazovateľa **naplnená na 502 %.**  Na základe dotazníka boli projektovými manažérmi identifikované štyri plánované projekty, ktoré budú napĺňať tento ukazovateľ.  Odporúčania:  Zaistiť kontrolu napĺňania cieľových hodnôt ukazovateľa v rámci prebiehajúceho projektu a ukončeného projektu . [[7]](#footnote-7)  Odporúčame prehodnotiť cieľové hodnoty ukazovateľa vzhľadom na počet realizovaných projektov a z dôvodu zmeny manuálu CBA.  Vykonať dopadové hodnotenie vplyvu projektov na tento ukazovateľ. |
| 3 | Úspora produkcie emisií NO2 (vplyvom modernizácie tratí) | 57,09 t | 51,28 t | 5,81 t | 29,55 t | 509 % | 2 | Úspora produkcie emisií NO2 je výsledkovým ukazovateľom v rámci dvoch projektov (jeden je ukončený a jeden v realizácii). V prípade naplnenia cieľovej hodnoty týchto projektov bude cieľová hodnota ukazovateľa **naplnená na 509 %.** V súčasnosti je **cieľová hodnota naplnené na 109 %** ukončeným projektom.  Na základe dotazníka boli projektovými manažérmi identifikované štyri projekty, ktoré budú napĺňať tento ukazovateľ.  Odporúčania:  Zaistiť kontrolu napĺňania cieľových hodnôt ukazovateľa v rámci prebiehajúceho a ukončeného projektu.  Odporúčame prekalkulovať cieľové hodnoty vzhľadom na počet realizovaných projektov a zmeny manuálu pre CBA.  Vykonať dopadové hodnotenie vplyvu projektov na tento ukazovateľ. |
| 4 | Celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie (úsek št. hr. ČR/SR – Kúty – Bratislava) | 1 205 396 vlkm | 1 307 279 vlkm |  | 0 vlkm  1 952 289 vlkm  (skutočná hodnota) | 0 % | 0 | Ide o makro ukazovateľ meraný na úrovni koridoru TEN-T v úseku št. hr. ČR/SR   Kúty – Bratislava, nielen z realizovaných projektov. V súčasnej dobe je podľa informácií od projektového manažéra na úrovni **1 952 289 vlkm,** čím je ukazovateľ aj bez realizácie projektov splnený.  Pôvodne bol plánovaný v rámci ŠC 1.2 projekt „Modernizácie železničnej trate Bratislava – Kúty – št.hr. SR/ČR “, ktorý sa implementuje z CEF.  Do konca roka 2018 **nebol v realizácii ani jeden projekt**, ktorý by mal za cieľ zvýšiť celkový objem medzinárodnej prepravy na koridore TEN-T Orient/východné Stredomorie.  Z plánovaných projektov majú dva projekty (Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR/ČR a Implementácia TSI v podmienkach ŽSR) vplyv na tento ukazovateľ, nie je však možné vyhodnotiť prínos projektov, keďže prijímateľ nedefinoval cieľové hodnoty.  Odporúčanie:  Vykonať dopadové hodnotenie vplyvu projektov na tento ukazovateľ. |
|  | Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave | 44 287 000 | 46 942 211 | Očakávaný nárast:  2,66 mil.  Skutočný nárast  (2013 – 17):  28 mil. | 16 091 753 počet  Skutočná hodnota (2017):  71 767 393[[8]](#footnote-8) | 480 % | 2 | Ide o makro ukazovateľ meraný na úrovni celej železničnej infraštruktúry, nielen v realizovaných projektoch. Ukazovateľ je vyhodnocovaný na základe výročných správ ZSSK a štatistických údajov.  Skutočná hodnota počtu prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave bola v roku 2017 71,8 mil. cestujúcich, teda výrazne viac než cieľová hodnota ukazovateľa v roku 2023. Výrazný nárast (viac než 8-násobok očakávaného rastu) je spôsobený predovšetkým zavedením bezplatnej vlakovej dopravy pre študentov a seniorov.  Do konca roka 2018 boli v realizácii dva projekty, ktoré majú za cieľ zvýšiť počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave. Cieľovú hodnotu projektov nie je možné agregovať na úroveň cieľovej hodnoty OPII.  Odporúčanie:  Vykonať dopadové hodnotenie vplyvu projektov na tento ukazovateľ. |

*Vyhodnotenie ukazovateľov výstupu*

Tabuľka 8 Vyhodnotenie ukazovateľov výstupu PO1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P.č.** | **Ukazovateľ výstupu** | **Cieľová hodnota OPII (2023)** | **Cieľové hodnoty projektov  v realizácii** | **Skutočné hodnoty projektov  v realizácii** | **Hodnotenie** | **Počet projektov** | **Hlavné zistenia a odporúčania** |
| 1 | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tretí v sieti  TEN-T (v km) | 34,8 km | 24,69 km  (71 %) | 15,29 km (44 %) | 71 % | 2 | Do konca roka 2018 bolo celkom zrekonštruovaných alebo zrenovovaných 15,29 km železničných tratí (44 % cieľovej hodnoty). Súhrn cieľovej hodnoty v rámci kontrahovaných projektov je 24,69 km (71 % cieľovej hodnoty programu). V priebehu ďalšieho roka 2020 sa predpokladá schválenie projektu Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička, v rámci ktorého by mali byť zrekonštruované alebo zrenovované trate vedúce k naplneniu cieľovej hodnoty ukazovateľa.  Odporúčania:   * Pre naplnenie cieľovej hodnoty v roku 2023 je kľúčové: * Dohliadnuť na naplnenie cieľového ukazovateľa v rámci projektu v realizácii , * Kontrahovať projekt, **ktorý bude zahŕňať rekonštrukciu alebo renováciu min. 10,11 km tratí.** |
| 2 | Dĺžka železničných tratí  TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS | 71 km | 0 km | 0 km | 0 % | 0 | Do konca roka 2018 nebol realizovaný ani jeden projekt, ktorý by mal za cieľ zvýšenie dĺžky železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS. Plánuje sa realizácia jedného projektu (Implementácia ERTMS na úseku Devínska Nová Ves – štátna hranica SR / ČR) s týmto ukazovateľom, avšak tento projekt naplní cieľovú hodnotu ukazovateľa len čiastočne, cca na 80 %.  Pôvodne bol plánovaný v rámci ŠC 1.2 projekt „Modernizácie železničnej trate Bratislava – Kúty – št.hr. SR/ČR “, ktorý sa implementuje z CEF.  Odporúčanie:  **Kontrahovať projekty**, ktoré budú mať za cieľ zvýšiť dĺžku železničných tratí TEN-T CORE so zavedeným systémom ERTMS **v súhrnnej cieľovej hodnote 71 km.**  Alternatívne odporúčameprehodnotiť zacielenie ŠC 1.2, prerokovať zmeny ukazovateľa a prípadne využiť finančné prostriedky v rámci iného ŠC PO1, vzhľadom na stav prípravy projektu zameraného na tento ŠC. |
| 3 | Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave | 35 | 46  (131 %) | 0 | 131 % | 2 | V prípade dosiahnutia cieľovej hodnoty  v rámci dvoch projektov v realizácii bude tento ukazovateľ naplnený.  Odporúčanie:  Vzhľadom na skutočnosť, že projekty dosiaľ nevykazovali naplnenie ukazovateľa, odporúčame dôsledný **monitoring realizácie** predmetných projektov a ich plnenia. |

## Vyhodnotenie napĺňania cieľov a výkonnostného rámca pre PO

Tabuľka 9 Vyhodnotenie výkonnostného rámca PO1

| **Typ ukazovateľa** | **Definícia ukazovateľa alebo implementačného kroku** | **Zámer**  **(2023)** | **Hodnotenie naplnenosti** | **Komentár** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Finančný ukazovateľ | Celková suma oprávnených výdavkov po ich certifikácii certifikačným orgánom a predložení žiadostí o platby Európskej komisii | 853 928 431 EUR | 77,31 % kontrahované, 27,71 % čerpané | Do konca roka 2018 bolo v rámci prebiehajúcich projektov **kontrahovaných 660 mil. EUR**. Na základe dotazníka vyplneného projektovými manažérmi je plánovaných na realizáciu ďalších šesť projektov v celkovej hodnote 699 mil. EUR. Pokiaľ nedôjde k výraznému omeškaniu v schvaľovaní a realizácii projektov, dá sa predpokladať, že dôjde k naplneniu finančného ukazovateľa.  Pozn.: Alokácia prioritnej osi bola k 31. 12. 2018 854 mil. EUR. Pre dosiahnutie hodnoty plánovanej v roku 2023 je potrebné zazmluvniť projekty a vyčerpať finančné prostriedky v PO1 v hodnote 194 mil. EUR. |
| Výstupový ukazovateľ | Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T | 34,8 km | 71 % | Do konca roka 2018 bolo celkom zrekonštruovaných alebo zrenovovaných 15,29 km železničných tratí.  Cieľová hodnota v rámci jedného ukončeného projektu a jedného projektu v realizácii je 24,69 km. Pre naplnenie cieľovej hodnoty v roku 2023 je kľúčové dohliadnuť na naplnenie cieľového ukazovateľa v rámci projektu v realizácii a kontrahovať **dodatočné projekty, ktoré budú zahŕňať rekonštrukciu alebo renováciu min. 10,11 km tratí.** Tiež je potrebné dohliadnuť na úspešné ukončenie implementácie projektov do konca časovej oprávnenosti programového obdobia. |

1. Zámer je plánovaná konečná hodnota ukazovateľa k termínu splnenia 31. 12. 2023. Dosiahnutie zámeru sa vyhodnocuje v roku 2025 pri uzatváraní programového obdobia. [↑](#footnote-ref-1)
2. Zdroj: Údaje čerpané z Monitorovacích správ dostupných v ITMS k 31. 1. 2019 a z informácií k projektom poskytnutých objednávateľom. [↑](#footnote-ref-2)
3. Od začiatku projektu do 31. 12. 2018. [↑](#footnote-ref-3)
4. Percentuálny podiel a stav vecného plnenia podľa odhadu projektových manažérov. [↑](#footnote-ref-4)
5. V rámci inžinierskej činnosti spojenej s DSP sa stavebné povolenia postupne získavajú a nadobúdajú právoplatnosť. K ukončeniu časti DRS je potrebné ešte posúdenie dokumentácie z hľadiska TSI. [↑](#footnote-ref-5)
6. Z kontrahovaných prostriedkov. [↑](#footnote-ref-6)
7. V projekte Modernizácia trate Púchov – Žilina, II. Etapa, 2. fáza je súčasná hodnota úspory emisií PM10 0,469 (77 % cieľovej hodnoty ukazovateľa). [↑](#footnote-ref-7)
8. Údaj z výročnej správy ZSSK za rok 2017. [↑](#footnote-ref-8)