

Zápisnica
zo 14. zasadnutia Komisie pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko
pre cieľ 3 (Prepojenejšia Európa) politiky súdržnosti EÚ

Dátum a čas konania	13. máj 2026 / 10:00 hod.
Miesto konania	Účelové zariadenie Hotel Bôrik, Bratislava
Predsedaajúci	Michal Blaško
Príloha č. 1	Program zasadnutia
Príloha č. 2	Prezenčná listina
Príloha č. 3	Prezentácie
Príloha č. 4	Uznesenia č. 17 – 24/2026

1. Otvorenie, kontrola uznávaniaschopnosti, schvaľovanie programu zasadnutia a voľba overovateľa

Úvodné príhovory

Podpredseda komisie, pán Michal Blaško, riaditeľ odboru programovania a monitorovania programov sekcie riadenia projektov Ministerstva dopravy SR (MD SR), otvoril a viedol zasadnutie. Privítal zástupkyňu Európskej komisie z generálneho riaditeľstva pre regionálnu a mestskú politiku (DG REGIO) pani Natáliu Palšovú a pána Ctibora Kocmana, ktorý sa rokovania zúčastnil online.

Natália Palšová (DG REGIO) v úvode uviedla, že kohézna politika sa nachádza v prechodnom období, kedy sa intenzívne plánuje budúci finančný rámec a zároveň rieši implementácia aktuálneho Programu Slovensko. Upozornila na to, že celková úroveň čerpania programu je zatiaľ nízka, približne 16,5 %, čo Slovensko radí k najslabšie čerpajúcim krajinám v EÚ. Pozitívne však vníma rezort dopravy, ktorý s čerpaním na úrovni 18 % prevyšuje priemer, k čomu výrazne prispievajú projekty z politického cieľa 2 s úrovňou čerpania až 30 %. Vďaka vysokému stupňu kontrahovania v doprave očakáva, že čoskoro dôjde k nárastu čerpania aj pri projektoch v rámci politického cieľa 3, čo zároveň prispeje k navýšeniu celkového čerpania Programu Slovensko. Na záver spomenula, že revízia programu (Midterm Review), ktorá vďaka novým prioritám v rámci modernizovanej politiky súdržnosti priniesla nové možnosti a zdroje pre dôležité dopravné projekty, ako je križovatka D2 Rohožník, či plánovaná nemocnica v Prešove, alebo prípadne iné dopravné projekty.

Predsedaajúci doplnil, že celková implementácia Programu Slovensko nie je optimálna, rezort dopravy posúva kľúčové projekty do fázy plného čerpania. Medzi tieto nosné stavby patria všetky tri úseky diaľnice D3 a železničná stavba Poprad – Vydrník, ktoré už majú úspešne ukončené kontroly verejného obstarávania. Na aktuálny rok je naplánované čerpanie na vysokej úrovni presahujúcej 600 miliónov EUR, pričom značná časť z tejto sumy už bola v tomto roku zrealizovaná. Dôležitou novinkou je revízia programu a doplnenie priority 3P2 Obrana a bezpečnosť zameranej na investície s dvojakým civilným a vojenským využitím. V rámci tejto novej priority sa pod gesciou rezortu dopravy plánuje aj výstavba vojenskej nemocnice v Prešove. Tieto zmeny v agende si vyžiadali úpravu štatútu Komisie, medzi členov ktorej pribudol zástupca ministerstva zdravotníctva a občianskej spoločnosti, počet členov Komisie s hlasovacím právom sa upravuje na 20. K stálym pozorovateľom sa doplnil zástupca Ministerstva obrany SR a počet stálych pozorovateľov sa upravil

na 13. Následne predsedajúci vyzval členov a stálych pozorovateľov komisie k podpisu dokumentov týkajúcich sa vyhlásenia o vylúčení konfliktu záujmov a súhlasu so spracúvaním osobných údajov pre účel zabezpečenia činnosti komisie. Následne oboznámil prítomných s programom zasadnutia, ktorý bol zaslaný elektronicky dňa 24.04.2026 spolu s pozvánkou a dokumentmi.

Informácia o uznášaniaschopnosti komisie:

Komisia má 20 členov, aktuálne 18 nominovaných členov s hlasovacím právom. V úvode bolo prítomných 16 členov, od bodu 2 sa počet prítomných členov zmenil na 18. Počet aktuálne prítomných členov je uvedený pri každom hlasovaní.

Prezenčná listina tvorí Prílohu č. 2 k zápisnici.

Schválenie programu zasadnutia:

Predsedajúci oboznámil prítomných s programom zasadnutia, následne overil uznášaniaschopnosť komisie. Skonštatoval, že aktuálne z 18 členov je prítomných 16 členov s hlasovacím právom, resp. splnomocnených osôb, čím bola splnená podmienka uznášaniaschopnosti.

K programu zasadnutia neboli predložené žiadne pripomienky, ani návrhy na doplnenie. Hlasovania o návrhu programu zasadnutia sa zúčastnilo 15 prítomných členov, z toho za hlasovalo 15 členov, proti hlasovalo 0 členov a hlasovania sa zdržalo 0 členov.

Výsledok hlasovania: Komisia pre cieľ 3 schválila program 14. zasadnutia komisie bez zmien.

Program zasadnutia komisie tvorí Prílohu č. 1 k zápisnici.

Schválenie overovateľa zápisnice:

Predsedajúci za overovateľa zápisnice navrhol pána Patrika Saxu z MD SR.

Počet prítomných členov sa zmenil na 17.

Hlasovania sa zúčastnilo 17 prítomných členov, z toho za hlasovalo 16 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržal sa 1 člen.

Výsledok hlasovania: Za overovateľa zápisnice bol bez pripomienok schválený p. Patrik Saxa.

2. Návrhy zámerov národných projektov (diskusia a schvaľovanie)

Predsedajúci privítal zástupcu Železníc Slovenskej republiky (ŽSR) pána Romana Havelku, ktorý predstavil v prezentácii zámer národného projektu „Trenčín – výpravná budova – rekonštrukcia a prestavba“.

Diskusia:

Bez príspevkov.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 17/2026:

Predsedajúci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 17/2026, ktorým sa schvaľuje zámer národného projektu v rámci opatrenia 3.1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov s názvom „Trenčín –

výpravná budova – rekonštrukcia a prestavba“ ako rezervný projekt z dôvodu nedostatočnej výšky disponibilnej alokácie.

Počet prítomných členov sa zmenil na 18.

Hlasovania sa zúčastnilo 18 prítomných členov, z toho za hlasovalo 18 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 17/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 17/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici.

Pán Roman Havelka (ŽSR) predstavil v prezentácii zámer národného projektu „ŽST Žilina – rekonštrukcia výpravnej budovy, projektová dokumentácia“.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

Bez príspevkov.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 18/2026:

Predseda júci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 18/2026, ktorým sa schvaľuje zámer národného projektu v rámci opatrenia 3.1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov s názvom „ŽST Žilina – rekonštrukcia výpravnej budovy, projektová dokumentácia“ ako rezervný projekt z dôvodu nedostatočnej výšky disponibilnej alokácie.

Hlasovania sa zúčastnilo 18 prítomných členov, z toho za hlasovalo 18 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 18/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 18/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici.

Predseda júci privítal zástupcov Železničnej spoločnosti Slovensko (ZSSK) pána Jozefa Kuteniča, Pavla Valeka a Petra Goliana, ktorý v prezentácii predstavil zámer národného projektu „Dodanie a inštalácia systému ETCS do HKV radu 757“.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

Michal Blaško (MD SR) doplnil, že tento projekt je jedným zo série projektov realizovaných v rámci Akčného plánu zvýšenia bezpečnosti železničnej dopravy na Slovensku

Peter Golian (ZSSK) upresnil, že ak sa podarí zrealizovať všetky plánované investície v oblasti vybavenosti vozidiel systémom ETCS, ktorá je aktuálne na úrovni 24% by sa mala zvýšiť na 45% vozidiel vybavených systémom ETCS.

Natália Palšová (DG REGIO) sa opýtala, prečo je plánovaná inštalácia len pre 10 kusov z existujúcich 25 vozidiel radu 757.

Peter Golian (ZSSK) vysvetlil, že bolo vybraných 10 kusov obsluhujúcich konkrétne vozebné ramená, ktoré prechádzajú z neelektrifikovaných tratí priamo na koridory už vybavené traťovou časťou ETCS (napr. úseky Bratislava – Žilina). Inštalácia systému do všetkých 23 prevádzkovaných rušňov tohto radu by bola neefektívna, pretože na tratiach bez ETCS infraštruktúry by bol systém nevyužitý.

Jozef Kutenič (ZSSK) doplnil, že vozidiel je 23, keďže 2 boli poškodené pri nehode na východe Slovenska. Z celkového počtu 23 prevádzkovaných rušňov radu 757 bolo na inštaláciu systému ETCS vybraných 10 kusov na základe ich technického stavu a pravidelného nasadenia na koridorové trate. Tento počet predstavuje minimálnu prevádzkovú potrebu a nevyhnutnú zálohu pre zabezpečenie dopravy na úsekoch vybavených modernou traťovou infraštruktúrou.

Radovan Šeliga (MIRRI SR) sa opýtal na možnosť prenosnosti systému ETCS z jedného vozidla napr. po jeho vyradení na iné.

Jozef Kutenič (ZSSK) vysvetlil, že samotný systém ETCS nie je jednoducho prenositeľný medzi vozidlami, pretože jeho implementácia vyžaduje hĺbkové prepojenie s brzdovými, elektrickými a riadiacimi obvodmi konkrétneho stroja. Prípadná preinštalácia na iný typ rušňa by bola podľa odborníkov finančne nákladnejšia než obstaranie a montáž úplne nového systému. Nová technická špecifikácia pripravovaná pre verejné obstarávanie je v súlade s aktuálne platnými európskymi normami TSI. Vďaka tomu bude systém plne kompatibilný so všetkými súčasnými aj budúcimi traťovými riešeniami ETCS na infraštruktúre Železníc Slovenskej republiky.

Michal Blaško (MD SR) sa opýtal na udržateľnosť projektu, resp. aký je odhadovaný čas používania týchto lokomotív a množstvo najazdených kilometrov.

Jozef Kutenič (ZSSK) uviedol, že modernizované rušne, do ktorých sa systém inštaluje, majú pred sebou ešte minimálne 15 až 20 rokov prevádzky, čo odôvodňuje vysoké investičné náklady. Inštalácia systému ETCS do desiatich rušňov radu 757 s perspektívou prevádzky až 20 rokov zabezpečuje potrebnú zálohu pre prípad vážneho technického poškodenia konkrétneho vozidla. V takejto situácii je možné zariadenie po dodatočnom schválení preniesť na iný stroj v rámci rovnakého radu, avšak preinštalovanie do iných typov motorových či elektrických jednotiek nie je z technických dôvodov možné. Doplnil, že tieto modernizované rušne majú najazdených asi 1,3 až 2 milióny km a pred modernizáciou asi 3 až 4 milióny km.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 19/2026:

Predseda júci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 19/2026, ktorým sa schvaľuje zámer národného projektu v rámci opatrenia 3.1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov s názvom „Dodanie a inštalácia systému ETCS do HKV radu 757“ ako rezervný projekt z dôvodu nedostatočnej výšky disponibilnej alokácie.

Hlasovania sa zúčastnilo 18 prítomných členov, z toho za hlasovalo 18 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 19/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 19/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici.

Pán Golian predstavil v prezentácii zámer národného projektu „Zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky a podpora udržateľnosti železničného sektora prostredníctvom vybudovania výcvikového centra – Trenažér časť 1 a 2 časť“. Ide o identické projekty, pričom jeden je určený pre Bratislavu (viac rozvinutý región) a druhý pre Martin (menej rozvinutý región).

Pavol Valek (ZSSK) predstavil hlavné výhody zavedenia nových trenažérov, ktoré sú najmä v oblasti zvyšovania bezpečnosti a kvality vzdelávania budúcich rušňovodičov. Najväčším prínosom je možnosť simulovať náročné a nebezpečné prevádzkové stavy, ako je napríklad prejsenie návesti „Stoj“, jazda na obsadenú koľaj alebo rôzne poruchy zabezpečovacieho systému ETCS, ktoré nie je možné bezpečne nacvičovať v ostrej prevádzke s cestujúcimi. Pravidelný tréning na modelovaných tratiach pomáha eliminovať riziko zlyhania ľudského faktora a učí personál správne reagovať podľa platných predpisov, čím sa predchádza nehodám. Trenažéry zároveň umožňujú v jednom momente komplexne prepojiť teoretické vedomosti s technickou obsluhou ovládacích prvkov rušňa a neustálym sledovaním trate, čo je pri rýchlostiach okolo 160 km/h kritické pre včasnú reakciu. Presunom týchto stresových situácií z reálnych koľajníc do virtuálneho sveta sa v konečnom dôsledku efektívne chránia životy cestujúcich aj drahá železničná infraštruktúra.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

Natália Palšová (DG REGIO) sa opýtala na počet rušňovodičov vyškolených za jeden rok a na možnosť využitia týchto trenažérov napr. na stredných odborných školách.

Pavol Valek (ZSSK) uviedol, že v posledných rokoch sa do kurzov na rušňovodiča hlásilo približne 80 až 100 uchádzačov, pričom ZSSK organizuje šesť kurzov ročne s kapacitou 20 až 28 ľudí v jednej triede. Samotnému vzdelávaniu však predchádza veľmi prísny výberový proces, ktorý zahŕňa náročné psychotesty a detailné lekárske prehliadky, následne sa presúvajú k teoretickej príprave do učební. Doplnil, že v rámci duálneho vzdelávania by bolo možné na stredných školách využiť jednoduchšie školské simulátory. Profesionálne trenažéry pre výcvik rušňovodičov sa od jednoduchších školských simulátorov líšia vysokou cenou a náročným softvérom, ktorý presne modeluje ostrú prevádzku a zložité bezpečnostné predpisy.

František Kašper (MIRRI SR) sa opýtal, či simulátory sú použiteľné aj pre vodičov električiek.

Pavol Valek (ZSSK) uviedol, že nedisponuje takou informáciou, pričom podľa jeho názoru je riadenie električky úplne odlišné ako pri rušni.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 20/2026:

Predseda júci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 20/2026, ktorým sa schvaľuje zámer národného projektu s názvom „Zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky a podpora udržateľnosti železničného sektora prostredníctvom vybudovania výcvikového centra – Trenažér časť 2“ ako rezervný projekt z dôvodu nedostatočnej výšky disponibilnej alokácie za splnenia nasledovných podmienok:

1. v rámci revízie Programu Slovensko Ministerstvo dopravy SR doplní aktuálne znenie opatrenia 3.1.1 o nový oprávnený typ akcie s názvom „nástroje na zvyšovanie bezpečnosti železničnej dopravy“
a zároveň
2. takto upravený Program Slovensko bude schválený zo strany Európskej komisie.

Hlasovania sa zúčastnilo 18 prítomných členov, z toho za hlasovalo 18 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 20/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 20/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 21/2026:

Predseda júci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 21/2026, ktorým sa schvaľuje zámer národného projektu v rámci opatrenia 3.2.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov s názvom „Zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky a podpora udržateľnosti železničného sektora prostredníctvom vybudovania výcvikového centra – Trenažér časť 1“ ako rezervný projekt z dôvodu nedostatočnej výšky disponibilnej alokácie.

Hlasovania sa zúčastnilo 18 prítomných členov, z toho za hlasovalo 18 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 21/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 21/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici.

3. Informácia o harmonograme výziev MD SR v rámci Programu Slovensko (informácia a diskusia)

Ján Galváne (MD SR) predstavil harmonogram výziev v prezentácii a informoval o aktuálnom stave a pláne vyhlasovania výziev MD SR. MD SR plánuje v roku 2026 zverejniť 12 výziev v celkovej hodnote približne 648 miliónov EUR, pričom ťažisko aktivít je sústredené najmä do druhého kvartálu. Okrem už spustených výziev na nákup veľkokapacitných jednotiek a blackboxov do železničných koľajových vozidiel sa v priebehu mája očakáva vyhlásenie výziev na projekty Dialničný privádzač Lietavská Lúčka – Žilina, Dodanie a inštalácia systému ETCS do EJ typu Panter a Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy Žilina. Harmonogram počíta do konca júna aj so zverejnením výziev na križovátku D2 Rohožník a Nemocnicu v Prešove, ktorá je kvôli špecifickému financovaniu z novej priority 3P2 rozdelená na dva samostatné zámery. V treťom kvartáli sú plánované výzvy za oblasť vodnej dopravy pre Komárno a Čunovo. V rámci aktuálneho plánovania dochádza k prehodnocovaniu harmonogramu, kde môžu byť niektoré projekty, ako napríklad TIOP Bory, nahradené už schválenými rezervnými projektami kvôli obmedzenej kapacite železničnej koridorovej trate. Projekty vodnej dopravy v Komárne a Čunove sú momentálne vedené ako rezervné, avšak po prebiehajúcej komunikácii so žiadateľmi sa predpokladá ich skoré preschválenie na hlavné projekty.

Významným pripravovaným zámerom, ktorý zatiaľ nefiguruje v oficiálnom harmonograme výziev, je druhá etapa severného obchvatu Prešova na rýchlostnej ceste R4, o ktorej sa intenzívne rokuje s Európskou komisiou. Tento projekt je strategicky rozdelený na dva samostatné zámery spadajúce pod priority 3P1 (doprava) a 3P2 (obrana a bezpečnosť), aby bolo možné korektne financovať výdavky podľa ich oprávnenosti pred a po revízii programu predloženého na schválenie Európskej komisii dňa 18.12.2025. Takéto rozdelenie podľa konkrétnych stavebných objektov je nevyhnutné pre dodržanie pravidiel financovania a efektívne využitie zdrojov určených na vojenskú mobilitu, pričom cieľom je mať tieto zámery schválené a výzvu vyhlásenú ešte do leta 2026.

Michal Blaško (MD SR) doplnil, že väčšina projektových zámerov určených na vyhlásenie výziev je už schválená ako hlavné projekty s pridelenou alokáciou v Programe Slovensko. Výzvy plánované na máj sa momentálne nachádzajú v schvaľovacom procese na Ministerstve investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR a ich zverejnenie sa očakáva v najbližších dňoch. Je však vysoko pravdepodobné, že aktuálny harmonogram výziev nebude naplnený na sto percent. Čo sa týka najmä projektu nemocnice v Prešove požiadal o aktuálne informácie zástupkyňu Ministerstva obrany SR pani Janu Pavlíčkovú.

Jana Pavlíčková (MO SR) uviedla, že hoci prebiehala intenzívna príprava projektových zámerov pre nemocnicu v Prešove, ich schvaľovanie sa nateraz odkladá kvôli nejasnej situácii na stavbe a medializovaným správam. Kľúčové budú finálne znalecké posudky očakávané v nasledujúcom týždni, ktoré presne stanovujú potrebné opatrenia voči samotnej stavbe aj zhotoviteľovi diela. Na základe týchto odborných záverov bude rezort obrany komunikovať s MD SR o nevyhnutnom posunutí harmonogramu výziev, ktoré boli pôvodne plánované na druhý kvartál 2026. Až po získaní a analýze výsledkov týchto posudkov bude možné navrhnúť konkrétne riešenia a oficiálne informovať členov komisie aj zástupcov Európskej komisie o ďalších krokoch pri realizácii tejto dôležitej investície.

Michal Blaško (MD SR) doplnil, že implementácia dopravných projektov v rámci Programu Slovensko je prísne podmienená splnením všetkých legislatívnych noriem, pravidiel verejného obstarávania a zákonov o ochrane životného prostredia, pričom bez ich úplného vyjasnenia nebudú projektové zámery predložené komisii na schválenie. Rezort v tejto súvislosti kladie dôraz na včasnú koordináciu s Európskou komisiou, aby bola ešte pred domácim schvaľovaním zabezpečená plná súladnosť s európskymi pravidlami a predišlo sa budúcim komplikáciám. V prípade strategického projektu druhej etapy obchvatu Prešova na rýchlostnej ceste R4 je nevyhnutné uplatniť princíp jasného oddelenia financovania (tzv. „clear-cut“) medzi nástroj CEF a Program Slovensko, čo si vyžaduje rozdelenie projektu na dva samostatné zámery spadajúce pod priority pre dopravu a obranu a bezpečnosť. Táto investícia má zásadný význam pre koridory vojenskej mobility a celkový rozvoj východného Slovenska, pričom cieľom rezortu je schváliť tieto zámery do leta a následne vyhlásiť výzvu s využitím zdrojov modernizovanej politiky súdržnosti. Situácia ohľadom plánovanej vojenskej nemocnice v Prešove ostáva nateraz otvorená a k jej schvaľovaniu sa pristúpi až po vyjasnení technického stavu stavby na základe znaleckých posudkov a doriešení vzťahov so zhotoviteľom.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

Marcel Horváth (SK8) apeloval na Ministerstvo dopravy SR, aby v rámci plánovania infraštruktúry

nezabudlo na vybudovanie privádzača R4 pri prešovskom letisku, ktorý by výrazne zlepšil celú dopravnú infraštruktúru a urýchlil prístup k novej nemocnici v Prešove.

Michal Blaško (MD SR) tento podnet prijal a potvrdil, že bude postúpený Národnej diaľničnej spoločnosti na ďalšie posúdenie a následne budú poskytnuté aktualizované informácie.

Xénia Domaracká (ZMOS) požiadala o individuálne stretnutie k harmonogramu plánovaných výziev s cieľom predložiť viaceré podnety zozbierané od regionálnych združení a Združenia miest a obcí Slovenska. Zaujímala sa o možnosť dodatočného zaradenia týchto podnetov do schvaľovaných projektových zámerov alebo o iný spôsob ich zapracovania do procesu implementácie.

Michal Blaško (MD SR) na túto požiadavku reagoval pozitívne a potvrdil, že ministerstvo víta spätnú väzbu pri príprave projektov a individuálne stretnutie na doriešenie týchto otázok určite sprostredkuje.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 22/2026:

Predseda júci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 22/2026, ktorým komisia berie na vedomie Harmonogram plánovaných výziev Programu Slovensko na rok 2026 – dopytovo-orientované výzvy, výzvy na národné projekty, výzvy na integrované územné investície (IÚI) a výzvy na finančné nástroje.

Hlasovania sa zúčastnilo 18 prítomných členov, z toho za hlasovalo 18 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 22/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 22/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici.

4. Aktuálny stav implementácie

Ján Kollár (MD SR) v prezentácii predstavil aktuálny vývoj implementácie opatrení Programu Slovensko v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR, ktoré sa dlhodobo radí k lídrom v implementácii Programu Slovensko, pričom v objeme čerpania, kontrahovania aj vyhlásených výziev obsadzuje popredné priečky. Doteraz bolo vyhlásených 30 výziev v hodnote takmer 2,7 miliardy EUR, čo predstavuje 92 % celkovej alokácie, a pri naplnení plánov do konca roka sa očakáva prekročenie hranice 100 %. Aktuálna úroveň kontrahovania dosahuje 2,25 miliardy EUR (77 %), zatiaľ čo reálne vyplatené prostriedky prijímateľom predstavujú 527 miliónov EUR. Na záver uviedol, že v blízkej budúcnosti sa predpokladá výrazný nárast deklarovaného čerpania a ďalšie zlepšovanie finančných štatistík.

Michal Blaško (MD SR) doplnil, že plán čerpania na rok 2026 je nastavený na mimoriadne vysokú úroveň približne 600 miliónov EUR, čo predstavuje takmer 100 % doterajšieho celkového čerpania rezortu v rámci Programu Slovensko. Tento nárast je spôsobený najmä tým, že do fázy aktívneho financovania už vstupujú nové projekty určené pre toto programové obdobie, zatiaľ čo fázované projekty sa postupne ukončujú. Zároveň konštatoval, že dosiahnutie tohto ambiciózneho cieľa sa

javi ako reálne, pretože sa podarilo úspešne zavíšiť kontroly verejného obstarávania pri kľúčových veľkých stavbách, čím sa uvoľnila cesta k ich plnému a plynulému čerpaniu.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

Bez príspevkov.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 23/2026:

Predseda júci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 23/2026, ktorým komisia berie na vedomie aktuálny stav implementácie opatrení Programu Slovensko v pôsobnosti Ministerstva dopravy SR.

Hlasovania sa zúčastnilo 18 prítomných členov, z toho za hlasovalo 18 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 23/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 23/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici

5. Rôzne

Pán Radovan Šeliga (MIRRI SR) v prezentácii oboznámil prítomných so Správou o stave plnenia investičných plánov čerpania k 31.12.2025. Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR vyhodnotilo stav plnenia investičných plánov k 31.12.2025, pričom celková miera čerpania v rámci programu Slovensko dosiahla 95,45 % plánovaného objemu, čo predstavuje sumu 1,61 miliardy EUR. Tento výsledok je však nerovnomerný, pretože ho ťahá najmä nadpriemerné čerpanie v rámci Európskeho sociálneho fondu (napríklad rezorty školstva a práce), zatiaľ čo implementácia projektov z fondov EFRR a FST výrazne zaostáva. Ministerstvo dopravy SR svoj investičný plán splnilo na 106,29 %, pričom do budúcnosti sa očakáva výrazný nárast čerpania aj z Kohézneho fondu vďaka rozbehu kľúčových úsekov diaľnice D3. Medzi hlavné príčiny neplnenia plánov v iných oblastiach patrí oneskorené vyhlasovanie výziev ovplyvnené veľkou revíziou programu, zdĺhavé hodnotiace procesy a nízka úroveň kontrahovania. Implementáciu navyše spomaľuje aj súbežné dokončovanie Plánu obnovy a odolnosti SR, na ktoré sa momentálne sústreďuje veľká časť administratívnych kapacít jednotlivých rezortov.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

Michal Blaško (MD SR) na záver zhrnul, že Ministerstvo dopravy SR splnilo svoj investičný plán čerpania na viac ako 100 %, pričom v najbližšom období sa očakáva ďalší výrazný nárast čerpania z Kohézneho fondu najmä vďaka realizácii všetkých troch úsekov diaľnice D3. Investičný plán slúži predovšetkým na sledovanie plnenia cieľov programu a aktuálne prebiehajú rokovania o aktualizácii zmlúv, ktoré reflektujú tretiu revíziu Programu Slovensko a presun 1,2 miliardy EUR. Tieto aktualizované plány zahŕňajú nové priority a zabezpečujú rezortu dopravy značný objem finančných prostriedkov na implementáciu kľúčových infraštruktúrnych projektov.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 24/2026:

Predseda júci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 24/2026, ktorým komisia berie na vedomie Správu o stave plnenia investičných plánov čerpania k 31.12.2025.

Rokovanie opustil pán Róbert Felcan (MD SR), počet prítomných členov sa zmenil na 17. Hlasovania sa zúčastnilo 17 prítomných členov, z toho za hlasovalo 16 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržal sa 1 člen.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 24/2026 bolo prijaté.

Uznesenie č. 24/2026 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici

Pán Roman Koreň, vedúci sekcie stratégie a projektov Dopravného podniku Bratislava, v prezentácii predstavil projekt údržbovej základne Krasňany, ktorý bol predmetom prehliadky po skončení rokovania. Roman Koreň predstavil úspešne dokončenú modernizáciu údržbovej základne v Krasňanoch, ktorá bola postavená v roku 1973 a po viac ako 50 rokoch sa dočkala svojej prvej zásadnej investície. Táto komplexná rekonštrukcia v hodnote približne 65 miliónov eur bola financovaná najmä z fondov Európskej únie a dnes slúži na deponovanie a údržbu moderných električiek aj elektrobusev. Projekt zahŕňal výstavbu nového koľajiska s dĺžkou 4 200 metrov a celková plocha staveniska sa rozšírila na takmer 45 000 m². Významným technologickým prínosom je zavedenie automatického stavania vlakových ciest, čo je na Slovensku unikátne riešenie, ktoré výrazne zefektívňuje pohyb vozidiel v rámci areálu. Okrem technických benefitov a energetických úspor modernizácia priniesla aj ekologické prvky, ako sú zelené strechy, a zásadne zlepšila pracovné prostredie pre zamestnancov.

6. Záver a zhrnutie rokovania komisie

Podpredseda komisie Michal Blaško poďakoval prítomným za účasť a konštatoval, že komisia prijala uznesenia 17 – 24/2026, ktorými schválila 2 projektové zámery ŽSR, 3 projektové zámery ZSSK. Zároveň komisia zobrala na vedomie harmonogram plánovaných výziev a aktuálny stav implementácie opatrení v pôsobnosti MD SR a Správu o stave plnenia investičných plánov čerpania k 31.12.2025. Predseda júci informoval prítomných, že ďalšie zasadnutie komisie je plánované v júni 2026.

Meno	Funkcia	Dátum	Podpis
Ján Galvánek	tajomník komisie	17.6.2026	v. r.
Patrik Saxa	overovateľ zápisnice	8.6.2026	v. r.
Ľuboš Ďurič	predseda komisie	19.6.2026	v. r.