

SPRÁVA O VÝSLEDKU KONTROLY

Implementácia vybraných
investičných projektov
z Plánu obnovy a odolnosti SR



NAJVYŠŠÍ
KONTROLNÝ
ÚRAD SR

ĽUBOMÍR ANDRASSY
predseda

Kontrolovali sme

Kontrolná akcia bola vykonaná na Úrade podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku, na Ministerstve dopravy SR a v Železniciach Slovenskej republiky. Jej cieľom bolo preveriť implementáciu vybraných investičných projektov z Plánu obnovy a odolnosti SR na jednotlivých úrovniach riadenia. Plán obnovy mal celkovú alokáciu 6,4 mld. eur, z toho pre komponent udržateľnej dopravy bolo alokovaných 808 mil. eur. NKÚ SR preveril osem projektov v celkovej hodnote 430 mil. eur, ktoré majú mať významný vplyv na efektívne využívanie ekologickej dopravy na Slovensku.

Ako sme postupovali

Kontrola bola realizovaná v súlade so zákonom o NKÚ SR a so štandardmi vychádzajúcimi zo základných princípov kontroly podľa medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI). Výber kontrolovaných subjektov bol uskutočnený s cieľom preveriť štruktúru riadenia projektov železničnej infraštruktúry z Plánu obnovy a odolnosti SR na vertikálnej úrovni.

Prečo sme kontrolovali

Železničná doprava zohráva dôležitú úlohu pri zabezpečovaní rýchlej, vysokokapacitnej, efektívnej a ekologickej prepravy. Predstavuje kľúčový prvok dopravného prepojenia Slovenska. Plán obnovy a odolnosti SR je jedným z nástrojov financovania rozvoja železničnej infraštruktúry. Ide o dokument, prostredníctvom ktorého sa Slovensko uchádzalo o prostriedky z európskeho mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti. Plán obnovy zahŕňa reformy a investície v piatich oblastiach: kvalitné vzdelávanie, konkurencieschopné a inovatívne Slovensko, zelené Slovensko, zdravý život pre každého a efektívny štát s dôrazom na digitalizáciu. V rámci prípravy kontroly sme si stanovili priority a zamerali sme sa na oblasť zelenej ekonomiky, ktorej súčasťou bola aj železničná infraštruktúra.

Čo sme zistili

Zistenia identifikované na jednotlivých úrovniach riadenia projektov železničnej infraštruktúry financovaných z Plánu obnovy a odolnosti SR poukázali na nepripravenosť projektov, časové omeškania jednotlivých fáz a nízke čerpanie finančných prostriedkov určených na investície v oblasti železničnej infraštruktúry. Počas výkonu kontroly neboli NKÚ SR predložené kritériá výberu projektov zaradených do Plánu obnovy. Zistený bol nesúlad medzi metodickými pokynmi a aplikačnou praxou, ako aj nedostatočné nastavenie kontrolných mechanizmov. Dôležitým zistením bolo nedodržanie harmonogramu implementácie informačného systému Plánu obnovy, ktorého účelom bolo zabezpečiť transparentné a efektívne riadenie, finančné riadenie, monitorovanie, kontrolu poskytovania prostriedkov mechanizmu a poskytovanie informácií v súlade s legislatívou.

Aj na základe záverov kontroly NKÚ SR bolo schválené uznesenie vlády SR č. 613/2025 z 10. 12. 2025, ktorým bol podporený návrh na vytvorenie Investičného plánu Slovensko. Uznesenie uložilo vypracovať v spolupráci s Úradom vlády SR, Ministerstvom financií SR a Ministerstvom pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR metodiku na posudzovanie návrhov prioritných investičných zámerov a návrh ich nadrezortnej prioritácie.

VÝKON KONTROLNEJ AKCIE

Účel kontrolnej akcie

Preveriť proces implementácie a harmonogramu vybraných investičných projektov a opatrení realizovaných z Plánu obnovy a odolnosti SR a jeho súladu s príslušnou legislatívou.

Rámec kontrolnej akcie

Kontrola bola vykonaná ako kontrola súladu. Počas výkonu kontroly boli uplatnené viaceré kontrolórske metódy, najmä preskúmanie relevantných dokladov, analýzy, porovnávanie písomných vyjadrení a vysvetlení kontrolovaných subjektov, ako aj rozhovory so zamestnancami. Kontrolovaným obdobím boli roky 2021 až 2025 vrátane súvisiacich období. Preverované boli relevantné dokumenty, doklady a postupy potrebné na splnenie účelu a predmetu kontroly. Súčasťou kontroly bolo aj preverenie procesu výberu a implementácie projektov z Plánu obnovy a odolnosti SR a jeho súladu so systémom implementácie Plánu obnovy a odolnosti SR, zákonom o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti a metodiky týkajúcej sa Plánu obnovy.

Výber vzorky ôsmich projektov bol vykonaný z celkového zoznamu zverejnených projektov Plánu obnovy a odolnosti SR. Pri výbere bola použitá neštatistická metóda založená na stanovených kritériách a odbornom úsudku kontrolóra. Kritériá výberu boli: časový harmonogram ukončenia projektu do termínu 06/2026, finančná významnosť investičných projektov nad 20 mil. eur, charakter projektu ako infraštruktúrneho.

Výsledky kontrolnej akcie

Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku - Národná implementačná a koordinačná autorita

Koordinácia a monitoring vykonávateľov

Národná implementačná a koordinačná autorita bola zriadená na základe uznesenia vlády č. 221 z 28. apríla 2021 k návrhu Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky. Od svojho vzniku bola inštitucionálne zaradená pod Úrad vlády Slovenskej republiky. V súlade so zákonom č. 575/2001 Z. z. bol s účinnosťou od 27. júna 2024 zriadený Úrad podpredsedu vlády pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku, do ktorého bola NIKA organizačne začlenená.

NIKA plní úlohu jednotného kontaktného miesta pre komunikáciu s Európskou komisiou v súvislosti s Plánom obnovy. Zabezpečuje metodické usmerňovanie subjektov zapojených do Plánu obnovy, vykonáva kontrolu vykonávateľov, sprostredkovateľov a prijímateľov, vypracúva systém implementácie Plánu obnovy a monitoruje stav jeho realizácie. Ďalšie úlohy NIKA vyplývajú zo zákona č. 368/2021 Z. z. o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti.

Identifikované nedostatky v NIKA sa týkali nesúladu medzi metodickými pokynmi a aplikačnou praxou v súvislosti s tým, že NIKA nezverejňovala aktuálne informácie súvisiace s vybranými projektmi z Plánu obnovy a odolnosti SR na webovom portáli. Ďalej bolo zistené nedostatočné nastavenie kontrolných mechanizmov a nedodržanie harmonogramu implementácie informačného systému Plánu obnovy.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky plní úlohu vykonávateľa investície financovanej z Plánu obnovy. V súlade so schválenou metodikou predkladalo NIKA pravidelné monitorovacie správy, ktorých cieľom bolo preukazovať priebeh implementácie investície. Monitorovacie správy boli predkladané v mesačnej periodicite a obsahovali informácie o stave fyzickej a finančnej realizácie investícií, ako aj údaje o plnení harmonogramu monitorovacích krokov. Kontrola zistila, že predkladané monitorovacie správy neobsahovali rozsah a závažnosť vzniknutých omeškaní v procese implementácie. V dôsledku pretrvávajúcich meškaní bolo potrebné opakovane upravovať harmonogramy realizácie. Na základe zistených nedostatkov a výrazného časového skľuzu (porovnanie s pôvodným harmonogramom realizácie projektu – meškanie 14 mesiacov) bol počas výkonu kontroly projekt

Rekonštrukcia trate Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom vyradený z Plánu obnovy. Na tento projekt bola pôvodne alokovaná suma 40,6 mil. eur.

NKÚ SR zistil nedostatky v plnení povinností zo strany NIKA pri monitorovaní implementácie projektu Rekonštrukcia železničnej trate Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom. NIKA nedodrжала ustanovenia Systému implementácie Plánu obnovy a odolnosti, týkajúce sa monitorovania, včasnej identifikácie potenciálnych problémov a rizík a prijatie primeraných nápravných opatrení.

Tabuľka č. 1 Prehľad vybraných investičných projektov z Plánu obnovy *

Názov projektu	Celkové oprávnené výdavky bez DPH (zazmluvnené)
Bánovce nad Ondavou - Humenné, elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate	221 458 874,81 €
Zväčšenie priepustnosti trate Bratislava Rača – Leopoldov	43 060 224,37 €
ŽST Levice, obnova výhybiek a nové diaľkovo ovládané staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku Kalná nad Hronom (mimo) – Kozárovce (mimo)“	41 266 467,37 €
Hronský Beňadik - Nová Baňa (mimo), komplexná rekonštrukcia železničnej trate	38 571 843,87 €
Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, komplexná rekonštrukcia trate	31 705 613,82 €
Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia koľaje č. 2	28 354 754,14 €
Filákovovo – Holiša, rekonštrukcia železničnej trate	24 945 949,25 €
SPOLU	429 363 727,63 €

Zdroj: ŽSR, spracovanie NKÚ SR

* Vyradený projekt Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom

Informačný a monitorovací systém Plánu obnovy - ISPO

Projekt ISPO bol schválený Ministerstvom investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR dňa 20. mája 2022 v celkovej hodnote 4,26 mil. eur vrátane DPH a bol financovaný z Plánu obnovy. Jeho cieľom bolo vytvoriť informačný systém zabezpečujúci podporu procesov implementácie, administrácie a monitorovania Plánu obnovy na národnej úrovni v súlade s požiadavkami Európskej komisie, najmä podľa článku 22 nariadenia (EÚ) 2021/241 a § 11 zákona č. 368/2021 Z. z. o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti.

Informačný systém bol uvedený do prevádzky v júli 2022, pričom prvé výzvy boli vyhlásené v marci 2023. Fáza 1.0 bola zameraná na zabezpečenie základných funkčných požiadaviek stanovených Európskou komisiou. Od apríla 2024 projekt pokračoval realizáciou fázy 2.0, orientovanej na vývoj pod verejnou licenciou Európskej únie. Plná produkčná verzia systému bola nasadená 8. októbra 2025, s časovým oneskorením 24 mesiacov oproti pôvodne plánovanému termínu.

NKÚ SR zistil, že informačný systém ISPO nebol v období realizácie preverovaných projektov v produkčnom prostredí vybavený na komplexné riadenie a kontrolu implementácie Plánu obnovy. V dôsledku toho prijímateľ podával žiadosti o platbu prostriedkov mechanizmu mimo prostredia ISPO. Do systému boli následne zaznamenávané iba súhrnné údaje, a to výlučne na účely zabezpečenia poskytovania požadovaných dát Európskej komisii.

Kontrola ďalej poukázala, že absentovali niektoré funkcionality v ISPO, ktoré mali byť funkčné, tak ako je uvedené v zákone o mechanizme, podľa ktorého mal informačný systém ISPO zabezpečovať transparentné a efektívne riadenie, finančné riadenie a kontrolu poskytovania prostriedkov na národnej úrovni. V preverovanom období ISPO neumožňoval realizovať kľúčové procesy, ako je overovanie oprávnenosti výdavkov, využívanie kontrolných

zoznamov k žiadostiam o platbu ani správu súvisiacej dokumentácie, ktorá mala byť podľa projektového zámeru integrálnou súčasťou systému.

Do nasadenia verzie ISPO 2.0 (produkčné nasadenie 8. októbra 2025) plnil informačný systém prevažne evidenčnú funkciu. Hoci žiadosti o poskytnutie prostriedkov mechanizmu boli do systému ISPO doručované, ich vecné, odborné a finančné posudzovanie prebiehalo mimo systému, prostredníctvom interných procesov vykonávateľa. Po ukončení hodnotenia boli do ISPO spätne zaznamenávané iba základné údaje o výsledku, najmä informácia o stave žiadosti, číslo žiadosti o platbu, identifikácia prijímateľa, údaje o dodávateľoch a subdodávateľoch, štruktúra výdavkov a dátumy predloženia žiadosti a vyplatenia prostriedkov.

V preverovanom období informačný systém ISPO neplnil funkciu nástroja na riadenie a kontrolu implementácie projektov Plánu obnovy a odolnosti, ako to vyžaduje zákon o mechanizme. Systém slúžil predovšetkým na evidenčné a vykazovacie účely, najmä na zabezpečenie poskytovania údajov Európskej komisii.

Nasadením verzie ISPO 2.0 bola funkcionálnosť systému rozšírená o procesné a kontrolné prvky. Do systému boli implementované používateľské role pre posudzovateľov, hodnotiteľov a arbitrov, ktoré umožňujú vedenie, dokumentovanie a auditovateľné vyhodnocovanie celého procesu priamo v systéme. Po tejto aktualizácii ISPO zabezpečuje prepojené spracovanie žiadostí, evidenciu hodnotiacich posudkov a kontrolných úkonov, ako aj elektronické podávanie a spracovanie žiadostí o platbu.

Keďže funkčné rozšírenie systému ISPO bolo nasadené až v októbri 2025, viaceré projekty Plánu obnovy, vrátane preverovaných železničných investičných projektov vybranej vzorky, boli implementované ešte pred týmto termínom. V období ich realizácie ISPO neobsahoval v plnom rozsahu funkcionality potrebné na riadenie, finančné riadenie a kontrolu poskytovania prostriedkov prostredníctvom systému. Tento stav bol v čiastočnom rozpore so základnou požiadavkou zákona o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti.

Kontrola zistila, že NIKA nedodrжала plánovaný harmonogram realizácie projektu ISPO. V dôsledku časového omeškania systém v preverovanom období neobsahoval procesné funkcionality pokrývajúce celý životný cyklus grantovej schémy, ktoré sú nevyhnutné pre transparentné a efektívne riadenie, finančné riadenie, monitorovanie a kontrolu poskytovania prostriedkov mechanizmu. Tým došlo v určitej časti k nesúladu s požiadavkami zákona o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti. Zber údajov bol zároveň zabezpečený v súlade s príslušným nariadením EÚ.

Ministerstvo dopravy SR

Príprava a realizácia projektov

V zmysle zákona o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti je vykonávateľom ústredný orgán štátnej správy určený vládou, ktorý zodpovedá za realizáciu investície alebo reformy v súlade s Plánom obnovy, vrátane plnenia a dosahovania míľnikov a cieľov v súlade s dohodou podľa osobitného predpisu. Na základe uznesenia vlády SR č. 221 z 28. apríla 2021 k návrhu Plánu obnovy a odolnosti SR a uznesenia vlády SR č. 560 z 29. septembra 2021 k návrhu na uzatvorenie Dohody o financovaní medzi Európskou komisiou a Slovenskou republikou bolo Ministerstvo dopravy SR určené ako vykonávateľ zodpovedný za realizáciu predmetnej investície.

Kontrola identifikovala nedostatky na MD SR najmä v procese výberu projektov zaradených do Plánu obnovy a v oneskorenej implementácii vybraných investičných projektov v nadväznosti na harmonogram. Kontrolovaný subjekt nevedel preukázať spôsob výberu projektov realizovaných z Plánu obnovy.

Metodika prípravy a hodnotenia investičných projektov bola vypracovaná Útvaram hodnoty za peniaze vo februári 2022 a schválená uznesením vlády SR č. 181/2022 zo dňa 16. marca 2022. Metodika stanovovala jednoznačné a systematické pravidlá procesu riadenia verejných investícií, od počiatočnej identifikácie a určenia investičných priorít, cez prípravu investičných projektov a posúdenie ich spoločensko-ekonomickej návratnosti, až po ich realizáciu a následné vyhodnotenie. Metodika zároveň definovala spoluprácu medzi jednotlivými zúčastnenými stranami a princípy transparentnej výmeny údajov. Bola záväzná pre všetky kapitoly štátneho rozpočtu, rozpočtové a príspevkové organizácie kapitol a ostatné subjekty verejnej správy v ich riadiacej pôsobnosti, ktoré pripravujú investičné projekty alebo koncesie s použitím verejných prostriedkov.

MD SR pri výbere projektov ŽSR zohľadňovalo nasledovné minimálne požiadavky:

- súlad s legislatívou EÚ a SR,
- súlad s podmienkami oprávnenosti (Green a Digital) a napĺňaním MU pre POO SR Komponent 3,
- súlad s prioritami a harmonogramom,
- súlad s obdobím oprávnenosti POO SR (projekty vybrané na realizáciu z POO SR s termínom ukončenia najneskôr do 30. 06. 2026).

Z vykonanej kontroly vyplynulo, že v predloženej dokumentácii chýbali kritériá pre jednoznačný a preukázateľný spôsob schválenia vybraných projektov zaradených do Plánu obnovy.

Z vybranej vzorky ôsmich projektov bol v čase výkonu kontroly vyradený projekt Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom, rekonštrukcia železničnej trate. MD SR evidovalo prvotnú informáciu o rizikovitosti projektu v januári 2025, keď ŽSR informovali o podaných námietkach neúspešného uchádzača v rámci procesu verejného obstarávania. O definitívnom vyradení projektu z Plánu obnovy a odolnosti SR bolo rozhodnuté v júli 2025. MD SR sa počas roka 2025 opakovanne dopytovalo ŽSR na riziká spojené s verejným obstarávaním, pričom bolo ubezpečované, že projekt bude ukončený do júna 2026. V auguste 2025 bolo na stretnutí so ŽSR rozhodnuté, že projekt nebude financovaný z Plánu obnovy a ŽSR predložia náhradné projekty. Ku dňu ukončenia kontroly nevedel kontrolovaný subjekt preukázať, ktorými projektmi bude vyradený projekt nahradený.

Pri preverení implementačných plánov projektu Veľký Horeš – Streda nad Bodrogom NKÚ SR zistil meškania v ukončení majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov a v nadväznosti na to aj posuny pri získaní právoplatného stavebného povolenia. Súčasne sa posúval aj termín podpisu zmluvy o dielo. Uvedené meškание spôsobilo nemožnosť zabezpečiť realizáciu projektu do 30. 06. 2026, keďže dĺžka výstavby bola odhadovaná na približne 11 mesiacov. Podľa NKÚ SR z dôvodu nedostatočnej pripravenosti projektu vznikol obmedzený časový priestor na realizáciu náhradných projektov.

Kontrolná skupina NKÚ SR poukázala na oneskorenú implementáciu preverovaných projektov v nadväznosti na harmonogramy plánovanej realizácie projektov, keďže pri piatich z nich (ŽST Levice, Nižná Myšľa – Ruskov, Bratislava Rača – Leopoldov, Bratislava Nové Mesto Bratislava ÚNS, Fiľakovo - Holiša) začala výstavba až v roku 2025 (viď. obrázok č.1), teda v predposlednom roku pred ukončením obdobia oprávnenosti výdavkov, a zároveň ich nepripravenosť zo strany MD SR.

Železnice Slovenskej republiky

Príprava a realizácia projektov

Železnice Slovenskej republiky na území Slovenskej republiky spravujú železničnú infraštruktúru vo vlastníctve štátu a zabezpečujú prepravné a dopravné služby v súlade so štátnou dopravnou politikou a požiadavkami trhu, vrátane súvisiacich činností.

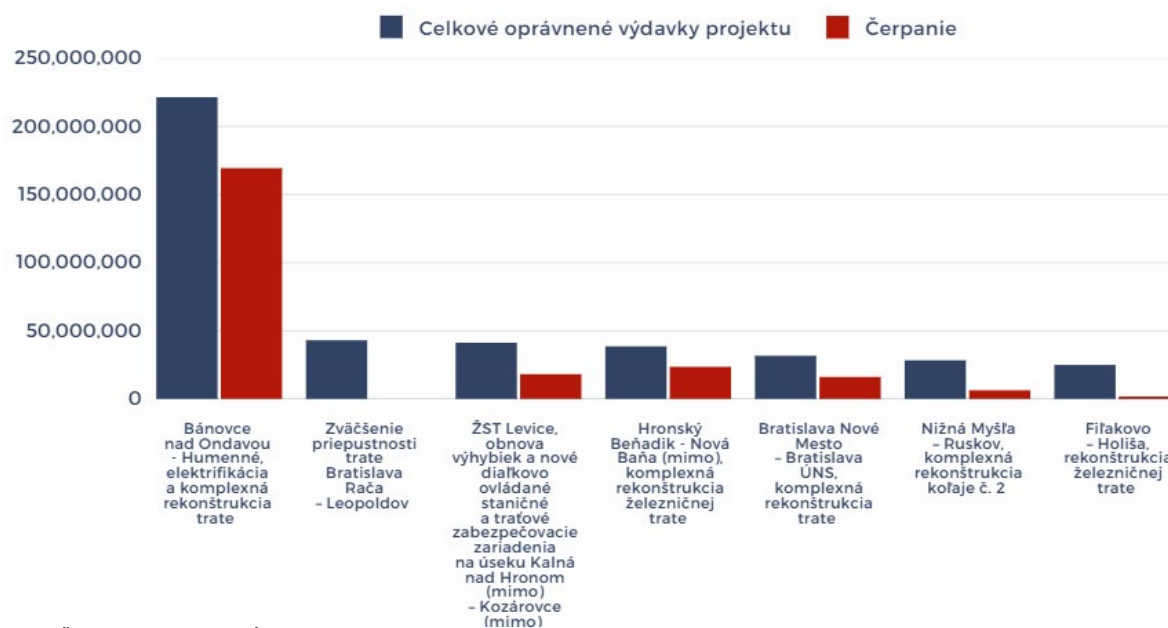
Podľa § 34 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a na základe platnej Zmluvy o prevádzke železničnej infraštruktúry vykonávajú funkciu manažéra infraštruktúry, z ktorej im vyplýva povinnosť organizovať a zabezpečovať prevádzkyschopnosť celoštátnych a regionálnych tratí a organizovať vlakovú dopravu pre všetkých dopravcov na nediskriminačnom princípe. Železnice Slovenskej republiky k 31. 12. 2024 spravovali 3 629 km tratí, z toho 1 582 km elektrifikovaných.

Podľa dokumentu Plánu obnovy MD SR na základe zásobníka projektov vedeného ŽSR a investičného plánu vybralo konkrétne projekty obnovy železničnej infraštruktúry na realizáciu z prostriedkov mechanizmu a následne MD SR uzatváralo zmluvné vzťahy s prijímateľom, ktorý investície realizoval. Prijímateľom investícií do železničnej infraštruktúry bol podľa Plánu obnovy individuálne určený manažér infraštruktúry – ŽSR.

Kontrolou bolo identifikované nízke čerpanie finančných prostriedkov preverovaných projektov z Plánu obnovy, vo vzťahu k blížiacemu sa termínu plánovaného ukončovania projektov a oprávnenosti výdavkov. Čerpanie k 13. 11. 2025 predstavovalo sumu len 235 mil. eur, čo zodpovedalo 55 % z celkových oprávnených výdavkov. Pri projekte Zväčšenie priepustnosti trate Bratislava Rača – Leopoldov, ktorý mal druhú najvyššiu alokáciu

oprávnených výdavkov podľa zmluvy o poskytnutí prostriedkov mechanizmu (viac ako 43 mil. eur), bolo zistené nulové čerpanie. Ku dňu ukončenia kontroly nebola pre tento projekt predložená žiadna žiadosť o platbu.

Graf č. 1 Prehľad čerpania finančných prostriedkov kontrolovaných projektov z Plánu obnovy (stav k 13. 11. 2025)



Zdroj: ŽSR, spracovanie NKÚ SR

Prijímateľ začal predkladať ŽoP v druhej polovici roku 2024 pre projekt Bánovce nad Ondavou – Humenné, elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate. Pre zvyšné projekty ŽSR začal predkladať ŽoP v marci 2025.

Podľa uvedených skutočností má prijímateľ na vyčerpanie zostatku celkových oprávnených výdavkov len 16 mesiacov t. j. do 31. 07. 2026, kedy je najneskôr povinný predložiť záverečnú ŽoP v súlade so zmluvou o poskytnutí prostriedkov mechanizmu. Zostatok na dočerpanie k 13. 11. 2025 bol vo výške viac ako 193 mil. eur oprávnených výdavkov.

Tabuľka č. 2 Prehľad implementácie kontrolovaných projektov z Plánu obnovy (stav k 13. 11. 2025)

Názov a číslo projektu	Celkové oprávnené výdavky v eur bez DPH (podľa ZoPPM)	Stav čerpania (suma uhradených ŽoP v eur bez DPH)	Suma predložených / neuhradených ŽoP v eur bez DPH*	Zostatok sumy v eur bez DPH na dočerpanie	COV vyjadrené v %
Bánovce nad Ondavou - Humenné, elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate	221 458 874,81	169 364 606,13	13 091 449,55	52 094 268,68	76,48%
Zväčšenie priepustnosti trate Bratislava Rača – Leopoldov	43 060 224,37	0,00	0,00	43 060 224,37	0,00%
ŽST Levice, obnova výhybiek a nové diaľkovo ovládané staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku Kalná nad Hronom (mimo) – Kozárovce (mimo)	41 266 467,37	18 166 137,74	2 918 623,77	23 100 329,63	44,02%
Hronský Beňadik - Nová Baňa (mimo), komplexná rekonštrukcia železničnej trate	38 571 843,87	23 579 678,61	0,00	14 992 165,26	61,13%
Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, komplexná rekonštrukcia trate	31 705 613,82	16 163 963,70	2 592 463,89	15 541 650,12	50,98%
Nižná Myšľa – Ruskov, komplexná rekonštrukcia koľaje č. 2	28 354 754,14	6 344 652,49	623 369,42	22 010 101,65	22,38%
Fíľakovo – Holiša, rekonštrukcia železničnej trate	24 945 949,25	1 780 031,90	10 269 017,38	23 165 917,35	7,14%
SPOLU	429 363 727,63	235 399 070,57	29 494 924,01	193 964 657,06	54,83%

Zdroj: ŽSR, spracovanie NKÚ SR

*odoslané ŽoP, ktoré ešte v čase výkonu kontroly NKÚ SR neboli uhradené na účet prijímateľa, ale boli vykonávateľom schválené v rámci AFK.

Preverované projekty boli implementované s časovým oneskorením, keďže pri piatich z nich začala výstavba až v roku 2025, teda v predposlednom roku pred ukončením obdobia oprávnenosti výdavkov. Prijímateľ predkladal žiadosti o platbu na základe dohody medzi MD SR a ŽSR fyzickým sprievodným listom spolu s elektronickým nosičom CD/DVD do podateľne MD SR a zároveň v elektronickej forme prostredníctvom systému Fabasoft cez eDesk ÚPVS. Tento postup bol uplatňovaný z dôvodu, že systém ISPO ani po viac ako troch rokoch od jeho uvedenia do prevádzky (júl 2022) neumožňoval predkladanie ŽoP zo strany prijímateľa. Predpokladané termíny začatia a ukončenia výstavby jednotlivých projektov sa v harmonogramoch a implementačných plánoch z rokov 2022 – 2025 opakovane posúvali. Hlavnými dôvodmi boli omeškania pri ukončení majetkovoprávneho

vysporiadania pozemkov (v priemere o viac ako 10 mesiacov oproti plánu) a omeškania pri vydávaní stavebných povolení (v priemere až o 22 mesiacov). Tieto skutočnosti mali priamy vplyv na oneskorené vyhlasovanie verejných obstarávaní, podpis zmlúv o dielo a samotné začatie a ukončenie výstavby, ktoré bolo priemerne v omeškaní o viac ako sedem mesiacov oproti plánovaným termínom.

Obrázok č.1: Prehľad prípravy a realizácie kontrolovaných projektov vrátane omeškania jednotlivých procesov (v mesiacoch)

Projekt Bánovce nad Ondavou - Humenné, elektrifikácia a komplexná rekonštrukcia trate						
	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	12/2022	02/2023	07/2022	03/2023	03/2023	06/2025
Skutočný termín splnenia	08/2024	02/2025	08/2022	05/2023	05/2023	12/2025*
Omeškanie v mesiacoch	20	24	1	2	2	6

Projekt Hronský Beňadik - Nová Baňa (mimo), komplexná rekonštrukcia železničnej trate						
	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	12/2022	08/2023	11/2022	08/2023	09/2023	10/2024
Skutočný termín splnenia	06/2023	08/2024	08/2023	05/2024	07/2024	09/2025
Omeškanie v mesiacoch	6	12	9	9	10	11

Projekt ŽST Levice, obnova výhybiek a nové diaľkovo ovládané staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia na úseku Kalná nad Hronom (mimo) - Kozárovce (mimo)						
	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	09/2019	03/2017	01/2023	11/2023	03/2024	11/2024
Skutočný termín splnenia	12/2020	07/2021	03/2024	12/2024	01/2025	01/2026*
Omeškanie v mesiacoch	15	52	14	13	10	14

Projekt Nižná Myšľa - Ruskov, komplexná rekonštrukcie koľaje č. 2						
	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	08/2022	02/2023	08/2023	03/2024	05/2024	12/2025
Skutočný termín splnenia	10/2023	12/2024	03/2024	12/2024	02/2025	06/2026*
Omeškanie v mesiacoch	14	22	7	9	9	-1

Projekt Zväčšenie priepustnosti trate Bratislava Rača - Leopoldov						
	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	-	06/2025	03/2024	12/2024	12/2024	03/2026
Skutočný termín splnenia	-	09/2025	03/2024	02/2025	03/2025	05/2026*
Omeškanie v mesiacoch	-**	2***	0	2	3	2

Projekt Bratislava Nové Mesto Bratislava ÚNS, komplexná rekonštrukcia trate

	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	12/2022	04/2023	10/2023	05/2024	05/2024	03/2025
Skutočný termín splnenia	08/2022	11/2024	03/2024	12/2024	02/2025	12/2025*
Omeškanie v mesiacoch	-4	19	5	7	9	9

Projekt Fiľakovo - Holiša, rekonštrukcia železničnej trate

	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	12/2022	12/2022	06/2023	03/2024	05/2024	11/2024
Skutočný termín splnenia	12/2023	12/2024	03/2024	12/2024	02/2025	12/2025*
Omeškanie v mesiacoch	12	24	9	9	9	13

Projekt Rekonštrukcia trate Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom

	MPV pozemkov	Stavebné povolenia	Vyhlásenie VO	Ukončenie VO	Začatie výstavby	Ukončenie výstavby
Predpokladaný termín splnenia	04/2023	06/2023	06/2023	03/2024	05/2024	05/2025
Skutočný termín splnenia	06/2025	.*	03/2024	.*	.*	08/2025****
Omeškanie v mesiacoch	26	-	9	-	-	-

- oneskorenie
- splnené, resp. splnené s oneskorením (do 3 mesiacov)

* počas výkonu kontroly nebola výstavba ukončená (resp. uvedený proces nebol ukončený)

** nebolo potrebné MPV pozemkov

*** MD SR vydalo 24.10.2025 overovaciu doložku projektu stavby na ohlásenie pre objekt SO 02 doplnenie optického kábla v úseku trate ŽST Trnava – ŽST Nové Mesto nad Váhom, 10.09.2025 zaslalo MD SR odpoveď, že na ostatné objekty nebola nutná ohláška ani stavebné povolenie

**** 21.08.2025 bolo vydané Rozhodnutie o vyradení projektu z financovania POO SR

Zdroj: ŽSR, spracovanie NKÚ SR

Neskorá implementácia mala priamy vplyv na stav čerpania finančných prostriedkov, v dôsledku čoho zostáva v období siedmich mesiacov do ukončenia oprávnenosti výdavkov vyčerpať viac ako 193 mil. eur. Táto suma predstavuje významné riziko nedočerpania finančných prostriedkov vzhľadom na blížiaci sa termín ukončenia obdobia oprávnenosti výdavkov do 30. 06. 2026. Z pohľadu NKÚ SR je indikované riziko, že SR nedokáže využiť zazmluvnené finančné prostriedky do konca obdobia oprávnenosti výdavkov.

V čase výkonu kontroly NKÚ SR bola ukončená výstavba len jedného projektu Hronský Beňadik – Nová Baňa, komplexná rekonštrukcia železničnej trate, a to s časovým oneskorením jedenásť mesiacov oproti termínu uvedenému v harmonograme z roku 2022. Pri dvoch kontrolovaných projektoch boli termíny ukončenia výstavby stanovené na máj a jún 2026, teda na takmer posledný možný termín ukončenia obdobia oprávnenosti výdavkov podľa zákona o mechanizme, ktorý končí 30. 06. 2026. Tento stav predstavuje zvýšené riziko nedočerpania finančných prostriedkov, a to aj vzhľadom na povinnosť predložiť záverečnú žiadosť o platbu najneskôr do 31. 07. 2026.

Záver

NKÚ SR poukazuje na skutočnosť, že implementácia vybraných investičných projektov v oblasti železničnej dopravy na Slovensku prebiehala s výraznými časovými omeškami, ktoré mali priamy vplyv na plnenie mílnikov, cieľov a čerpanie finančných prostriedkov z Plánu obnovy. Kľúčové procesy prípravy projektov, najmä majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov, vydávanie stavebných povolení a realizácia verejných obstarávaní, boli opakovane posúvané, čo spôsobilo neskoré začatie výstavby pri väčšine kontrolovaných projektov. Tieto omeškani následne ovplyvnili aj harmonogramy realizácie stavebných prác a schopnosť prijímateľa predkladať žiadosti o platbu v súlade s termínmi oprávnenosti výdavkov.

Ku dňu ukončenia kontroly zostávalo vyčerpať viac ako 193 mil. eur z celkového objemu 429 mil. eur v obmedzenom časovom období pred ukončením oprávnenosti výdavkov. Uvedené poukazuje na zvýšené riziko nedočerpania alokovaných prostriedkov a ohrozenia dosiahnutia cieľov v oblasti modernizácie železničnej infraštruktúry, najmä v kontexte pevne stanovených termínov pre predkladanie záverečných žiadostí o platbu. Plán obnovy je súčasťou nástroja Next Generation EU, zameraného na zmiernenie hospodárskych a sociálnych dopadov pandémie COVID-19. Slovenská republika získala finančné prostriedky formou nenávratných finančných príspevkov (grantov) určených na konkrétne účely.

Vláda SR svojím uznesením č. 613/2025 zo dňa 10. 12. 2025 schválila „Návrh na vytvorenie Investičného plánu Slovensko“. Z vlastného materiálu k predmetnému uzneseniu vyplynulo, že návrh nadväzuje a reaguje aj na opakované zistenia a odporúčania NKÚ SR, ktoré poukazujú na „chaos a roztrieštenosť pri strategickom investičnom plánovaní“ a odporúčajú vypracovať zoznam najväčších investičných projektov, ktoré sa majú v nasledujúcom období financovať na základe kvalitne pripravených strategických materiálov s jasne definovanými cieľmi a merateľnými ukazovateľmi, ktoré umožnia efektívne monitorovanie ich plnenia. Kontrolné závery neostali len na úrovni identifikácie nedostatkov, ale boli priamo zohľadnené pri tvorbe systémového a koncepčného materiálu, čím došlo k ich implementácii do rozhodovacích a riadiacich procesoch verejnej správy.

Kontrola poukázala na potrebu posilnenia projektového riadenia, zlepšenia plánovania a reálneho nastavenia harmonogramov, ako aj na potrebu včasnej identifikácie rizík a prijímania adekvátnych opatrení zo strany vykonávateľa a prijímateľa. Zistené nedostatky zároveň odhalili systémové problémy v železničnej doprave, ktoré ovplyvňujú schopnosť Slovenskej republiky efektívne využívať dostupné finančné zdroje EÚ. Efektívne a účinné riadenie železničnej dopravy na Slovensku je dlhodobý problém, ktorý negatívne ovplyvňujú nedostatočné personálne kapacity, zastaraná infraštruktúra, nedostatok ucelenej vízie a jasne stanovené priority v danej oblasti.

NKÚ SR pozitívne hodnotí vytvorenie informačného systému vo vlastníctve štátu a jeho možné následné využívanie orgánmi štátnej správy a inštitúciami zapojenými do čerpania a implementácie európskych fondov. Systém predstavuje významný prvok pri zabezpečovaní jednotného, centralizovaného a transparentného spracovania údajov v rámci implementácie verejných politík a finančných mechanizmov.

Realizáciou vybraných investičných projektov železničnej infraštruktúry financovaných z Plánu obnovy sa má zvýšiť dostupnosť a úroveň modernizácie ekologickej dopravy. Plán obnovy predstavuje pre Slovenskú republiku významnú príležitosť získať rozsiahle finančné prostriedky z EÚ na zlepšenie kvality života obyvateľov, podporu zelenej transformácie a digitálneho rozvoja. Bol koncipovaný tak, aby prostredníctvom investícií do kľúčových oblastí stimuloval ekonomický rast a posilnil odolnosť krajiny.

Reakcia kontrolovaného subjektu

Z kontrolnej akcie boli vypracované tri protokoly o výsledku kontroly. Proti pravdivosti, úplnosti a preukázateľnosti kontrolných zistení podal námietky jeden kontrolovaný subjekt – MD SR. Námietky sa týkali jedného kontrolného zistenia, podľa ktorého harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry za rok 2023 nebol v čase výkonu kontroly zverejnený na webovom sídle ministerstva, čo nebolo v súlade s uznesením vlády SR č. 101 zo 16. februára 2022. Na základe listinných dôkazov však bolo preukázané, že MD SR zverejnilo požadované dokumenty na pôvodnej webovej stránke, ktorá bola v čase plnenia úlohy aktuálnou. Uvedený nedostatok bol ministerstvom odstránený v priebehu výkonu kontroly.

Všetky kontrolované subjekty sa zaviazali prijať opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a následne predložiť správu o ich splnení alebo priebežnom plnení. NKÚ SR bude plnenie prijatých opatrení v rámci svojej činnosti monitorovať a vyhodnocovať ich adekvátnosť.

Kontakt

Najvyšší kontrolný úrad SR

Priemyselná 2
824 73 Bratislava
☎ +421 2 50 114 911
✉ info@nku.gov.sk

Úrad podpredsedu vlády SR pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku

Tomášikova 14366/64A
831 04 Bratislava
☎ +421 2 20 925 969
✉ podpredseda@vlada.gov.sk

Ministerstvo dopravy SR

Námestie slobody 6
811 05 Bratislava
☎ +421 2 59 494 336
✉ obcan@mindop.sk

Železnice Slovenskej republiky

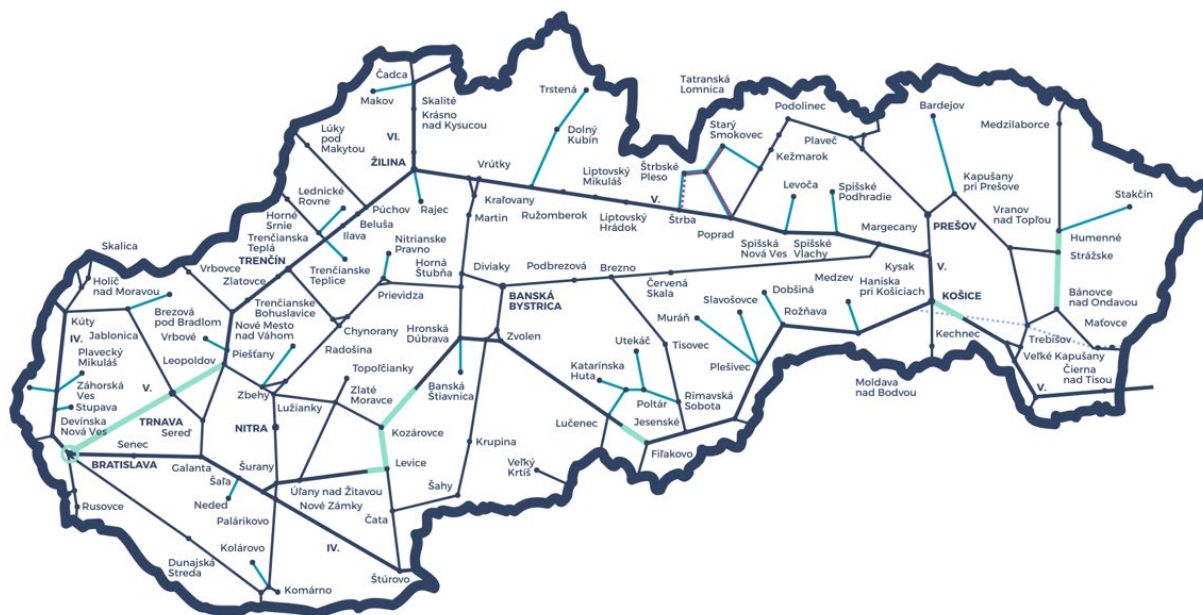
Klemensova 8
813 61 Bratislava
☎ +421 2 20 292 000
✉ gr@zsr.sk

Zoznam použitých skratiek

AFK	Administratívna finančná kontrola
COV	Celkové oprávnené výdavky
EÚ	Európska únia
ISPO	Informačný a monitorovací systém plánu obnovy
Komponent 3	Komponent udržateľná doprava
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MPV	Majetkovo právne vysporiadanie pozemkov
MS	Monitorovacia správa
MU	Merateľný ukazovateľ
Nariadenie (EÚ)	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti
NIKA	Národná implementačná a koordinačná autorita
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
POO SR, Plán obnovy	Plán obnovy a odolnosti SR
SR	Slovenská republika
ÚPVS	Ústredný portál verejnej správy
VO	Verejné obstarávanie
Zákon o organizácii činnosti vlády	Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy
Zákon o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti	Zákon č. 368/2021 Z. z. o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti
ZoPPM	Zmluva o poskytnutí prostriedkov mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti
ŽoP	Žiadosť o platbu
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Prílohy

Príloha č. 1 Vybrané investičné projekty železničnej infraštruktúry z Plánu obnovy



Zdroj: ŽSR, spracovanie NKÚ SR