

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 8. časť

1. Zdôvodnite čo najpodrobnejšie prečo nemôže byť projekt realizovaný prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP?

(napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom dopytovo orientovaného projektu vzhľadom na efektívnejší spôsob napĺňania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Jedným z rozhodujúcich nástrojov na implementáciu politiky súdržnosti EÚ v podmienkach SR v súčasnom programovom období je Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (OPII), ktorého globálnym cieľom je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia, a to okrem iného i prostredníctvom rozvoja verejnej osobnej dopravy. Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., (ZSSK) je dominantným subjektom na slovenskom dopravnom trhu, ktorý poskytuje služby verejnej osobnej dopravy na železničnej dráhe vo svojej terajšej podobe od roku 2005. ZSSK je v rámci OPII priamo určená ako prijímateľ národných projektov pre oblasť železničnej osobnej dopravy. Jej zakladateľom a stopercentným vlastníkom je Slovenská republika, pričom výkonom vlastníckych práv štátu je poverené Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky. ZSSK ako národný dopravca zabezpečuje rozhodujúcu časť železničnej dopravnej obsluhy územia SR vo verejnom záujme, a to na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ).

Z vecného hľadiska je daný projekt zameraný na zvýšenie kvalitatívnych aspektov ponuky služieb železničnej osobnej dopravy a na zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility na území Žilinského, Banskobystrického, Košického a Prešovského kraja, a to vytvorením 9 ks nových vlakových súprav zložených z modernizovaných osobných vozňov (30 ks) radu Bdtmee a z 9 ks nových HKV. Jedna súprava bude pozostávať z 1 ks HKV a cca 3 ks OV (v závislosti od dopytu), pričom jeden z vozňov súpravy bude vždy vybavený plošinou pre imobilných cestujúcich. Novovytvorené súpravy klasických vozňov v počte 9 (9xHKV a + 30xOV) budú zabezpečovať regionálnu a medziregionálnu vozbu na úsekoch železničných tratí: Zvolen – Banská Bystrica, Banská Bystrica – Žilina, Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany, Zvolen – Filákov – Moldava n/Bodvou – Košice a z dôvodu potrieb riadenia prevádzky, obrátovania súprav a údržby vozidiel aj na tratiach: Margecany – Kysak – Košice, Kysak – Prešov, Prešov – Humenné, Vrútky – Liptovský Mikuláš, Žilina – Čadca.

Novoobstaraných 9 ks HKV nahradí 14 ks HKV radu 754 a 1 ks HKV radu 750 (spolu 15 ks vozidiel). Tieto pôvodné vozidlá budú vyradené, nakoľko ich priemerný vek dosahuje 40,8 rokov, sú zastarané, opotrebované a technicky nevyhovujúce.

Zatiaľ čo HKV budú nové, v prípade OV dôjde k ich modernizácii. Modernizácia OV bude rozdelená na modernizáciu 9 ks OV radu Bdtmee s minimálnou požadovanou kapacitou 60 miest na sedenie (z toho 50 miest v 2. triede a 10 miest v 1. triede) a na modernizáciu 21 ks OV radu Bdtmee s minimálnou požadovanou kapacitou 80 miest na sedenie v 2. triede. Jestvujúce osobné vozne radu Bdtmee, sú už zastarané, opotrebované, technicky nevyhovujúce, ich zanedbaný interiér nezodpovedá rastúcim nárokom cestujúcej verejnosti z hľadiska komfortu a kultúry cestovania. Pre udržanie vysokej miery spoľahlivosti železničnej dopravy a primeranej kvality je nevyhnutné, aby predmetné ŽKV boli modernizované.

Modernizácia 9 ks OV Bdtmee s minimálnym počtom miest na sedenie v 2. triede 50 ks a minimálnym počtom miest na sedenie v 1. triede 10 ks bude spočívať vo zvýšení ich konštrukčnej rýchlosti na 160 km/hod., v dosadení klimatizácie, Wi-Fi, centrálného zdroja energie, informačného systému a kamerového systému, ďalej v dosadení univerzálnej vákuovej toalety, min. 3 ks držiakov bicyklov a 2 ks zdvíhacích plošín pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu, vo vytvorení priestoru pre cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu pre minimálne 2 ks invalidných vozíkov, v dosadení systému na sčítavanie cestujúcich, vo výmene nástupných dverí, vo výmene sedadiel; pôjde o komplexnú modernizáciu interiéru OV v zmysle platných nariadení TSI.

Modernizácia 21 ks OV Bdtmee s minimálnym počtom miest na sedenie v 2. triede 80 ks bude spočívať vo zvýšení ich konštrukčnej rýchlosti na 160 km/hod., v dosadení klimatizácie, Wi-Fi, centrálného zdroja energie, informačného systému a kamerového systému, ďalej v dosadení univerzálnej vákuovej toalety, min. 6 ks držiakov bicyklov, systému na sčítavanie cestujúcich, vo výmene nástupných dverí, vo výmene sedadiel; pôjde o komplexnú modernizáciu interiéru OV v zmysle platných nariadení TSI.

Nové HKV určené pre vnútroštátnu dopravu na Slovensku budú dosahovať maximálnu prevádzkovú rýchlosť ≥ 140 km/hod., budú mať elektrodynamickú brzdu, dve krajné kabíny rušňovodiča prepojené uličkou cez strojovňu, vlakový zabezpečovač Mirel VZ1 a predprípravu pre ETCS Level 2, systém merania spotrebovanej energie, možnosť viacčlenného riadenia min. 2 HKV, komunikačné rozhranie riadiaceho systému v slovenskom jazyku a podobne v súlade s TSI, EN, STN EN a národnými špecifikáciami platnými v SR.

Vzhľadom na to, že daný projekt rieši nevyhovujúci stav koľajových vozidiel pre železničnú osobnú dopravu a problém ponuky kvalitnej, komfortnej, bezpečnej a ekologickej prepravy po železnici bude svojim podielom prispievať k naplneniu globálneho cieľa OPII.

Vo väzbe na charakter projektu a priamo určeného prijímateľa projektu sa nebude vyhlasovať výzva na predkladanie žiadostí o poskytnutie NFP. Riadiaci orgán pre OPII vyzve žiadateľa na predloženie národného projektu písomnou formou prostredníctvom vyzvania alebo zverejnením vyzvania na svojom webovom sídle.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	PO5 – Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov
Investičná priorita	IP 7d – Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku
Špecifický cieľ	ŠC 5.3 – Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Žilinský kraj, Banskobystrický kraj, Košický kraj, Prešovský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	Realizátorom (a prijímateľom) daného projektu je ZSSK, ktorá je dominantným poskytovateľom železničnej osobnej dopravy na dopravnom trhu SR. V súčasnosti prevádzkuje na základe ZoDSVZ približne 96 % prepravných výkonov železničnej osobnej dopravy v SR. S cieľom neustáleho skvalitňovania ponuky verejnej osobnej dopravy a zvyšovania záujmu cestujúcich o prepravu po železnici ZSSK realizuje v zmysle svojej aktualizovanej stratégie postupnú obnovu vozového parku. Daný projekt vychádza z tejto stratégie. Nové vlakové súpravy zložené z modernizovaných osobných vozňov a nových HKV umožnia skvalitniť a zatraktívniť služby železničnej dopravy pre cestujúcu verejnosť na území Žilinského, Banskobystrického, Košického a Prešovského kraja na úsekoch železničných tratí: Zvolen – Banská Bystrica, Banská Bystrica – Žilina, Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany, Zvolen – Fiľakovo – Moldava n/Bodvou – Košice a z dôvodu potrieb riadenia prevádzky, obratovania súprav a údržby vozidiel aj na tratiach: Margecany – Kysak – Košice, Kysak – Prešov, Prešov – Humenné, Vrútky – Liptovský Mikuláš, Žilina – Čadca. Na týchto tratiach je ZSSK v súčasnosti jediným dopravcom zabezpečujúcim služby železničnej osobnej dopravy vo verejnom záujme na základe ZoDSVZ. Povinnosťou ZSSK je udržiavať park ŽKV v takom stave, aby mohol adekvátne slúžiť svojmu účelu, t. j. aby ZSSK mohla poskytovať kvalitné, spoľahlivé
---	---

¹ V tomto dokumente je používaný pojem prijímateľ a žiadateľ. Je to tá istá osoba, no technicky sa žiadateľ stáva prijímateľom až po podpísaní zmluvy o NFP.

² Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkaz na platné predpisy, operačný program, národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP).

	a bezpečné prepravné služby, ktoré budú zodpovedať potrebám, požiadavkám a očakávaniam širokej verejnosti. V tomto kontexte je tak ZSSK určená ako prijímateľ národného projektu.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	Prijímateľ (ZSSK) je priamo uvedený v Operačnom programe Integrovaná Infraštruktúra 2014 – 2020. V SR ide o jedného z dvoch dopravcov vykonávajúceho dopravné služby železničnej osobnej dopravy vo verejnom záujme.
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
Sídlo	Rožňavská 1, 832 72 Bratislava
IČO	35 914 939

4. Partner, ktorý sa bude zúčastňovať realizácie národného projektu (ak relevantné)

Zdôvodnenie potreby partnera národného projektu (ak relevantné) ³	irelevantné
Kritériá pre výber partnera ⁴	irelevantné
Má partner monopolné postavenie na implementáciu týchto aktivít? (áno/nie) Ak áno, na akom základe?	irelevantné
Obchodné meno/názov	irelevantné
Sídlo	irelevantné
IČO	irelevantné

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

5. Predpokladaný časový rámec

Dátumy v tabuľke nižšie nie sú záväzné, ale predstavujú vhodný a žiaduci časový rámec pre zabezpečenie procesov, vedúcich k realizácii národného projektu.

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	08/2020
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	I. štvrťrok 2021
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	I. štvrťrok 2021
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	38 mesiacov*

*Vrátane podporných aktivít projektu.

³ Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkolvek tretej strany ako potenciálneho realizátora.

⁴ Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber - určenie partnera môže byť tiež uvedená predchádzajúca spolupráca žiadateľa s partnerom, ktorá bude náležite opísaná a odôvodnená, avšak nejde o spoluprácu, ktorá by v prípade verejných prostriedkov spadala pod pôsobnosť zákona o VO.

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	73 800 400,00 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	73 800 400,00 EUR
Vlastné zdroje prijímateľa	0,00 EUR

7. Východiskový stav

a. Uved'te východiskové dokumenty na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:

- Stratégia Európa 2020
- Partnerská dohoda pre programové obdobie 2014 – 2020
- Národný program reforiem Slovenskej republiky 2020
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Žilinského kraja na roky 2014 – 2020
- Návrh Stratégie udržateľného rozvoja a mobility Žilinského samosprávneho kraja
- Plánu dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja pre roky 2015 – 2023
- Regionálna integrovaná územná stratégia Banskobystrického kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického kraja pre roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Košického kraja na roky 2014 – 2020
- Návrh Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského kraja pre roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja na roky 2014 – 2020
- Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja
- Návrh Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja

b. Uved'te predchádzajúce výstupy z dostupných analýz, na ktoré nadväzuje navrhovaný zámer NP (štatistiky, analýzy, štúdie,...):

Navrhovaný projektový zámer vychádza z rozpracovanej verzie štúdie uskutočniteľnosti: Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 8. časť. Rozpracovaná štúdia naznačuje, že:

- obnova zastaraných, opotrebovaných a technicky nevyhovujúcich koľajových vozidiel, či už prostredníctvom modernizácie alebo nákupom nových vozidiel využívaných v regionálnej doprave ŽSK, BBSK, KSK a PSK je nevyhnutná. Jestvujúce OV sú zastaralé a neposkytujú tak požadovaný prepravný komfort a kultúru cestovania. V súčasnosti si nutne vyžadujú modernizáciu priestorov určených pre cestujúcu verejnosť z dôvodu potreby zvyšovania štandardov prepravy. Existujúce HKV sú taktiež zastaralé a nezodpovedajú požadovaným výkonnostným parametrom v doprave;

- dopyt po železničnej doprave sa v regióne ŽSK, BBSK, KSK a PSK doposiaľ medziročne postupne zvyšoval. Uvedený trend zvrátilo šírenie ochorenia COVID-19 na území SR v období mesiacov 03/2020 – 06/2020. Momentálne ZSSK eviduje prepád v počte cestujúcich. Projektový zámer však ráta s postupným zvyšovaním počtu cestujúcich a s opätovným záujmom cestujúcich o VOD. Obrat v negatívnom vývoji očakávame už začiatkom 07/2020, na kedy je plánovaný návrat na plný dopravný výkon. Na základe uvedeného predpokladu aktualizovanej stratégie ZSSK (s výhľadom do roku 2030) znormalizovanie tokov cestujúcich na pôvodnú úroveň roku 2019 očakávame už v roku 2021.

- c. Uved'te, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov⁵ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak relevantné):

Predmetný projekt vychádza z dlhodobej koncepcie modernizácie ŽKV, naviazaný je na aktualizovanú stratégiu ZSSK do roku 2030 a na ďalšie koncepčné rozvojové dokumenty ZSSK. Zároveň úzko nadväzuje na viaceré malé (ekvivalent národného projektu v rámci OPII) projekty spolufinancované zo zdrojov EÚ v rámci Operačného programu Doprava 2007 – 2013. V programovom období 2007 – 2013 bolo zo zdrojov alokovaných do OPD obstaraných celkovo 88 nových ŽKV a modernizovaných bolo 114 disponibilných ŽKV.

Daný projektový zámer bezprostredne nadväzuje na implementáciu týchto národných projektov (malých projektov v rámci OPD):

- Obnova ŽKV pre prímestskú a regionálnu železničnú osobnú dopravu v rámci IDS – modernizácia 30 OV radu B a obstaranie 10 nových OV radu B, ktoré sú prevádzkované v rámci BSK, TTSK, TSK, KSK a PSK,
- Projekt regionálnej a prímestskej podpory IDS prostredníctvom obnovy ŽKV – modernizácia 5 HDV a obstaranie 17 nových OV, z ktorých je vytvorených 5 vlakových súprav prevádzkovaných v rámci KSK a PSK,
- Obnova ŽKV pre prímestskú a regionálnu železničnú osobnú dopravu v rámci IDS – časť 2 – modernizácia 4 HDV a 13 OV, ktoré poskytujú služby ŽOD prostredníctvom 4 vlakových súprav na železničných tratiach v KSK,
- Projekt podpory IDS prostredníctvom obnovy regionálnych a prímestských mobilných prostriedkov – modernizácia 12 HDV a 24 OV, z ktorých bolo vytvorených 12 vlakových súprav prevádzkovaných v rámci budovaných IDSB a IDSK.
- Projekt podpory IDS prostredníctvom obnovy regionálnych a prímestských mobilných prostriedkov – 2. časť – modernizácia 11 vlakových súprav (6 DMJ radu 813/913 a 20 prípojných vozňov) prevádzkovaných v rámci budovaných IDSB a IDSK.

V rámci súčasného programového obdobia projekt nadväzuje na národný projekt zameraný na modernizáciu vozového parku ŽKV – 1. časť (obstaranie 21 ks nových DMJ, ktoré budú prevádzkované v Banskobystrickom, Žilinskom a v Trenčianskom kraji) a na národný

⁵ V prípade ak je to relevantné, uved'te aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2007-2013.

projekt, ktorého predmetom je obnova vozidiel ozubnicovej železnice vo Vysokých Tatrách v rámci PSK.

Všetky nové a zmodernizované ŽKV ZSSK nadobudnuté vďaka realizácii projektov sú určené na využívanie v prímestskej a v regionálnej doprave a pomerne významným spôsobom napomáhajú obnovovať vozidlový park ZSSK. Synergickým efektom je príspevok k rastu kvalitatívnych parametrov služieb železničnej osobnej dopravy, k rastu jej atraktívnosti a ponúkaného komfortu. Prejavuje sa to v raste počtu osôb využívajúcich železničnú (predovšetkým tých, ktorí doposiaľ využívali menej ekologickú cestnú dopravu) a tým i verejnú dopravu. V konečnom dôsledku implementácia projektov prispieva k rastu mobility obyvateľstva a strednodobo sa premieta i do zvýšenia výkonnosti a konkurenčnej pozície železničnej, a teda i verejnej osobnej dopravy. ZSSK v rámci daného projektu predpokladá dosiahnutie identických efektov.

d. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer národného projektu. (Zoznam známych problémov, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a je potrebné ich riešiť):

Zámer uvažovaného národného projektu rieši nasledovné problémové oblasti:

- rieši modernizáciu zastaraných, opotrebovaných a technicky nevyhovujúcich osobných vozňov a nákup nových HKV využívaných v regionálnej doprave ŽSK, BBSK, KSK a PSK, ktorá je nevyhnutná. Uvedené vozidlá sú v prevádzke viac ako 30 rokov. Nevhodný, poškodený a zanedbaný interiér OV nenapĺňa potreby, požiadavky a očakávania cestujúcej verejnosti na kvalitu služieb, komfort a kultúru cestovania a zastaralé HKV nezodpovedajú požadovaným technickým parametrom;
- OV nevyhnutne potrebujú modernizáciu priestorov určených pre cestujúcu verejnosť z dôvodu potreby zvyšovania štandardov prepravy (investície do interiéru, zabezpečenie klimatizácie, Wi-Fi, zariadenia vákuových WC);
- jestvujúce OV a HKV nevyhovujú ekologickým požiadavkám, ich obnova (modernizácia, resp. obstaranie nových) tak môže viesť k zníženiu negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie;
- nové vlakové súpravy poskytnú cestujúcej verejnosti kvalitnejšie služby, zvýšený komfort a kultúru cestovania, časové úspory, zvýšenie spoľahlivosti a bezpečnosti dopravy;
- vytvorením nových vlakových súprav sa dosiahne vyššia úroveň prepravného komfortu železnicou, zvýši sa záujem o železničnú prepravu na danom území, dôjde k odľahčeniu cestnej dopravy a k zlepšeniu podmienok pre budovanie IDS Žilinského kraja, IDS Banskobystrického kraja, IDS Prešovského a Košického kraja.

e. Popíšte administratívnu, finančnú a prevádzkovú kapacitu žiadateľa a partnera (v prípade, že v projekte je zapojený aj partner)

ZSSK už v predchádzajúcom období úspešne zrealizovala viacero investičných projektov. Všetky projekty pritom implementovala bez partnerov. Je tak overené, že disponuje dostatočnými administratívnymi a tiež technickými kapacitami, a to jednak z hľadiska riadenia projektov, kde bude do projektu zapojený projektový manažér a finančný manažér,

ako i prevádzkovými kapacitami. ZSSK disponuje dostatočnou technickou kapacitou zamestnancov s potrebnou kvalifikáciou a s dlhoročnými skúsenosťami v oblasti prevádzky a údržby.

Za účelom zabezpečenia úspešnej realizácie akéhokoľvek projektu ZSSK vždy vytvára odborne zdatný projektový tím zložený z interných kapacít disponujúci potrebnými znalosťami z oblasti technológie železničnej dopravy a technických aspektov prevádzky a údržby a tiež z oblasti riadenia podporných procesov. Tak to bude aj v prípade realizácie predmetného národného projektu. Vytvorený projektový tím a gestor projektu bude intenzívne spolupracovať s dodávateľmi obstaraných vozidiel, čím sa zabezpečí kontinuálna a bezproblémová implementácia projektu.

V implementačnom období, ako aj v období udržateľnosti projektu a počas zvyšných rokov referenčného obdobia do projektu vstúpia aj výkonní prevádzkoví zamestnanci ZSSK; v období udržateľnosti bude prevládať starostlivosť o chod a prevádzku, údržbu a opravy obstaraných súprav zo strany zamestnancov Úseku prevádzky a Úseku údržby.

Z finančného hľadiska bude ZSSK financovať neoprávnené výdavky ako aj výdavky nad rámec finančnej medzery. Vzhľadom na to, že už pri iných projektoch v rámci OPII dokázala naplniť požiadavky na finančnú udržateľnosť súvisiacu s finančným zdravím žiadateľa, je nepochybné, že túto podmienku spoľahlivo splní aj v prípade tohto projektu.

8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):

(očakávaný prínos k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej OP, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej prioritnej osi/špecifického cieľa)

Vecné zameranie a ciele daného projektu vychádzajú predovšetkým z OPII, z prioritnej osi č. 5 – *Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov* a špecifického cieľa 5.3 *Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov*. Projekt je zameraný na zvýšenie kvalitatívnych aspektov ponuky služieb železničnej osobnej dopravy a na zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility na území Žilinského, Banskobystrického, Košického a Prešovského kraja, a to prostredníctvom modernizácie, resp. obstarania nových ŽKV. Zámerom realizácie predmetného projektu je tiež podporiť rozvoj dopravnej obslužnosti a budovanie integrovaného dopravného systému v Žilinskom a v Banskobystrickom kraji a tiež v Košickom a Prešovskom kraji. Realizácia projektu bude mať pozitívny prínos pre verejnosť cestujúcu v daných krajoch, nakoľko umožní zlepšiť komfort a kultúru prepravy po železnici. Novovytvorené vlakové súpravy budú využívané na súčasných tratiach vo vyššie uvedených krajoch.

Predmetný projekt vychádza z cieľov strategických programových dokumentov, zo zámerov a cieľov EÚ a SR v sektore dopravy a ťažiskovo v oblasti verejnej osobnej dopravy a tiež zo strategických dokumentov na regionálnej úrovni, keďže jeho základným princípom je dôraz kladený na preferovanie verejnej osobnej železničnej dopravy prostredníctvom obnovy ŽKV.

Novovytvorené vlakové súpravy zložené z modernizovaných osobných vozňov a nových HKV skvalitnia vozidlový park, čo umožní ďalej rozvíjať a zlepšovať ponuku verejnej osobnej dopravy v Žilinskom, Banskobystrickom, Košickom a v Prešovskom kraji a zvlášť podporiť integráciu verejnej dopravy a prispieť k budovaniu predpokladov integrovaných dopravných systémov v týchto krajoch. Implementácia projektu v pozitívnom smere ovplyvní záujem cestujúcich o prepravu po železnici v dôsledku rastu komfortu a kultúry cestovania, časových úspor a tiež vplyvom zvýšenia spoľahlivosti a bezpečnosti dopravy. To prispeje k rastu využívania verejnej železničnej dopravy cestujúcimi a k ich žiaducemu odklonu od využívania cestnej dopravy a najmä IAD. Kvalitná ponuka prepravných služieb a zlepšenie kvality životného prostredia vytvorí predpoklady pre posilnenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy, čo je v súlade s cieľmi dopravnej politiky EÚ aj SR.

Uvedenie modernizovaných OV a nových HKV do prevádzky bude mať pozitívne dosahy na sociálno-ekonomické prostredie v rámci ŽSK, BBSK, KSK a PSK, a na ich trvalo udržateľný rozvoj.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne. ⁶				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷
Obnova ŽKV	P0238 Počet obstaraných nových hnacích dráhových vozidiel	9	Obnova mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy	N/A
Obnova ŽKV	P0427 Počet technicky a/alebo technologicky zhodnotených dopravných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy	30	Obnova mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy	N/A

⁶ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁷ Národný projekt by mal obsahovať minimálne jeden relevantný projektový ukazovateľ, ktorý sa agreguje do programového ukazovateľa. Pri ostatných projektových ukazovateľoch sa uvedie N/A.

Obnova ŽKV	P0350 Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave	bude uvedený vo finálnej verzii Štúdie uskutočniteľnosti*	Obnova mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy	N/A
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý merateľný ukazovateľ.

*Počet cestujúcich ku koncu roka 2023 na tratiach projektu (stav k ukončeniu OPII).

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	P0238 Počet obstaraných nových hnacích dráhových vozidiel
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Prijímateľ bude priebežne poskytovať údaje o implementácii projektu formou výročných monitorovacích a dopadových správ.

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ¹⁰	P0427 Počet technicky a/alebo technologicky zhodnotených dopravných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Prijímateľ bude priebežne poskytovať údaje o implementácii projektu formou výročných monitorovacích a dopadových správ.

Názov merateľného ukazovateľa ¹¹	P0350 Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Prijímateľ bude priebežne poskytovať údaje o implementácii projektu formou výročných monitorovacích a dopadových správ.

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý z nich.

⁸ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁹ V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

¹⁰ V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

¹¹ V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹²
Zvýšenie kvality služieb ponúkaných železničnou verejnou osobnou dopravou v regióne Žilinského, Banskobystrického, Košického a Prešovského kraja, zlepšenie kultúry a komfortu cestovania, zlepšenie spoľahlivosti a bezpečnosti v službách verejnej železničnej osobnej dopravy v regióne	Široká verejnosť	Početnosť cieľovej skupiny nie je možné exaktne stanoviť, nakoľko predmetné služby bude môcť využiť každý cestujúci (obyvatelia daných krajov, turisti a návštevníci zo Slovenska i zo zahraničia). Efekty projektu môžu využiť potenciálne všetci obyvatelia dotknutých krajov. Podľa údajov Štatistického úradu SR počet obyvateľov dotknutých krajov spolu k 31. 12. 2019 predstavoval 2,96 mil. obyvateľov. Údaje s relevanciou pre projekt budú spresnené v Štúdiu uskutočniteľnosti.

V prípade viacerých cieľových skupín, doplňte dopady na každú z nich.

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou bude obstaranie 9 ks nových HKV a modernizácia 30 kusov osobných vozňov radu Bdtmee, z ktorých bude vytvorených 9 vlakových súprav pre regionálnu a medziregionálnu dopravu na území Žilinského, Banskobystrického, Košického a Prešovského kraja. Vlakové súpravy budú spravidla zložené z 1 ks nového HKV a z 3 ks modernizovaných OV s možnosťou rozšírenia súpravy o ďalšie OV v závislosti od dopytu. Predmetom modernizácie OV bude zvýšenie konštrukčnej rýchlosti OV na 160 km/hod., dosadenie klimatizácie, centrálného zdroja energie, informačného systému a kamerového systému, ďalej dosadenie vákuovej toalety, výmena nástupných dverí, výmena sedadiel a podobne; pôjde o komplexnú modernizáciu interiéru OV v zmysle platných vyhlášok a nariadení TSI. Nové HKV budú zhotovené s maximálnou prevádzkovou rýchlosťou ≥ 140 km/hod., budú mať elektrodynamickú brzdu, dve krajné kabíny rušňovodiča prepojené uličkou cez strojovňu, vlakový zabezpečovač Mirel VZ1 a predprípravu pre ETCS Level 2, systém merania spotreby energie, možnosť viacčlenného riadenia min. dvoch HKV, komunikačné rozhranie riadiaceho systému v slovenskom jazyku a podobne v súlade s TSI, EN, STN EN a s národnými špecifikáciami platnými v SR.

¹² Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

Uvedená aktivita bude jedinou oprávnenou aktivitou. Aktivita bude realizovaná dodávateľským spôsobom v 2 verejných obstarávaníach. Výber dodávateľov modernizovaných OV a nových HKV bude realizovaný v intenciách zákona o verejnom obstarávaní. Súčasťou dodávky v rámci tejto aktivity bude aj technická dokumentácia k vozidlám a zaškolenie zamestnancov dopravcu. Povinné podporné aktivity (Riadenie projektu a Informovanosť a komunikácia) bude žiadateľ financovať z vlastných zdrojov.

b) V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované a ich prepojenie so špecifickými cieľmi.

Názov aktivity	Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>)	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Obnova mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy	Obnova ŽKV	Žiadateľ dodávateľským spôsobom na základe verejného obstarávania zabezpečí obstaranie modernizácie OV a obstaranie nových HKV pre účely projektu.	30

V prípade viacerých aktivít, doplňte informácie za každú z nich.

13. Rozpočet

Jasne uveďte, ako bol pripravovaný indikatívny rozpočet a ako spĺňa kritérium „hodnota za peniaze“, t. j. akým spôsobom bola odhadnutá cena za každú položku, napr. prieskum trhu, analýza minulých výdavkov spojených s podobnými aktivitami, nezávislý znalecký posudok, v prípade, ak príprave projektu predchádza vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti, ktorej výsledkom je, o. i. aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení. V prípade operačných programov implementujúcich infraštruktúrne projekty, ako aj projekty súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma v EUR	Uved'te plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1		
023 Dopravné prostriedky	73 800 400,00*	Novovytvorené vlakové súpravy v počte 9 ks zložené z 9 ks nových HKV a modernizovaných 30 kusov osobných vozňov radu Bdtmee spoločne usporiadané ako vlakové súpravy v závislosti od dopytu pre Žilinský, Banskobystrický, Košický a Prešovský kraj.
Hlavné aktivity SPOLU	73 800 400,00	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity	0,00	
Podporné aktivity SPOLU	0,00	
CELKOM	73 800 400,00	

*Rozpočet projektu – investičné náklady na hlavnú aktivitu boli stanovené na základe prieskumu trhu, ktorý bol zohľadnený pri stanovení tzv. predpokladanej hodnoty zákazky pre účely verejného obstarávania.

14. Deklarujte, že NP vyhovuje **zásade doplnkovosti** (t. j. nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu v súlade s článkom 95 všeobecného nariadenia).

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., deklaruje, že uvedeným projektovým zámerom bude dodržaná zásada doplnkovosti. Uvedené výdavky nenahrádzajú ekvivalentné výdavky členského štátu.

15. Bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov? Ak áno, aký typ?

Národný projekt nebude využívať zjednodušené vykazovanie výdavkov.

16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹³ typy projektov.

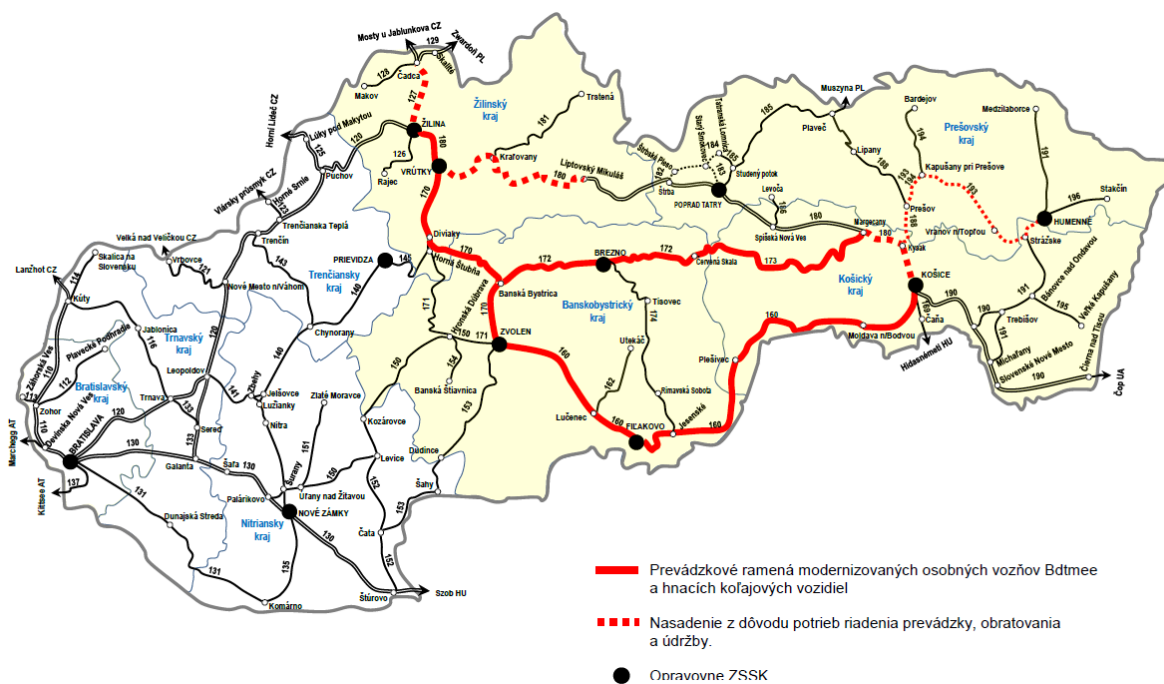
¹³ Investičný projekt – dlhodobá alokácia finančného aj nefinančného kapitálu na naplnenie investičného zámeru až do etapy, kedy projekt vstúpi do prevádzkovej etapy a prípadne začne generovať stabilné príjmy. Investičný projekt smeruje k: výstavbe stavby alebo jej technickému zhodnoteniu; nákupu pozemkov, budov, objektov alebo ich častí; nákupu strojov, prístrojov, tovarov a zariadení; obstaraniu nehmotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

Štúdiá uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov

<p>Existuje relevantná štúdiá uskutočniteľnosti¹⁴ ? (áno/nie)</p>	<p>Rozpracovaná verzia štúdie uskutočniteľnosti je pripravovaná pre potreby hodnotenia ÚHP a následne bude v prípade schválenia projektového zámeru tvoriť samostatnú prílohu k dokumentácii ŽoNFP.</p> <p>V súčasnom období žiadateľ realizuje jej dopracovanie.</p>
<p>Ak je štúdiá uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdiá zverejnená</p>	<p>Rozpracovaná verzia štúdie uskutočniteľnosti nie je v súčasnosti dostupná na internete.</p>
<p>V prípade, že štúdiá uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)¹⁵</p>	<p>Predpokladaná dostupnosť v III. štvrtroku 2020 na https://www.opii.gov.sk/opiiapp.php/Projekty/</p>

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.



¹⁴ Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

¹⁵ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).