

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 Banskobystrického a Košického kraja, a to vytvorením 4 ks nových vlakových súprav zložených z modernizovaných osobných vozňov (21 ks) radu Bdtmee (spolu s HKV ZSSK nefinancovanými z prostriedkov eurofondov). Jedna súprava bude pozostávať z cca 4-5 ks OV (v závislosti od dopytu), pričom jeden z vozňov súpravy bude vždy vybavený plošinou pre imobilných cestujúcich (v MOV s 1. triedou). Novovytvorené súpravy (v počte 4 ks) zostavené z klasických vozňov (v počte 21 MOV) budú zabezpečovať regionálnu a medziregionálnu vozbu na železničnej trati: Zvolen – Fiľakovo – Moldava n/Bodvou – Košice. V prípade potreby riadenia prevádzky, obratovania a údržby budú MOV prevádzkované aj na tratiach Košice – Trebišov – Humenné a Zvolen – Banská Bystrica – Margecany – Košice/Prešov, so zachádzaním do Prešovského kraja (Humenné, Prešov).

Cieľom daného projektu je teda podporiť udržateľnú mobilitu na území Banskobystrického a Košického kraja (ďalej aj BBSK a KSK) a prispieť k zvýšeniu ponuky služieb železničnej osobnej dopravy, a to modernizáciou pôvodných železničných koľajových vozidiel. Uvedený cieľ bude naplnený realizáciou aktivity modernizácie 21 ks OV, ktoré sa v súčasnosti

nachádzajú v rámci rôznych krajov SR a ktoré nájdu využitie vo vlakových spojeniach ponúknutých BBSK a KSK (na trati projektu). V scenári bez projektu (GVD 2019/2020) je na trati projektu Zvolen – Košice zabezpečená vozba VOD v priemere 20 ročnými, už modernizovanými OV - tieto vďaka realizácii projektu budú presunuté na iné výkony ZSSK, kde nájdu efektívnejšie uplatnenie na iných tratiach SR a zároveň, vďaka modernizácii 21 ks OV, Banskobystrický a Košický kraj získajú 4 modernizované vlakové súpravy zostavené z MOV.

Modernizácia OV bude rozdelená na modernizáciu 6 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 15 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 6 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, WiFi, centrálneho 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 15 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, WiFi, centrálneho 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.

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)	Banskobystrický kraj, Košický kraj, z prevádzkových dôvodov aj 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 100 % 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. Vlakové súpravy zložené z modernizovaných osobných vozňov umožnia skvalitniť a zatriktívniť služby železničnej dopravy pre cestujúcu verejnosť na území Banskobystrického a Košického kraja na železničnej trati: Zvolen – Filľakovo – Moldava n/Bodvou – Košice a z dôvodu potrieb riadenia prevádzky, obratovania súprav a údržby vozidiel aj na tratiach: Košice – Trebišov – Humenné a Zvolen – Banská Bystrica – Margecany – Košice/Prešov, so zachádzaním do Prešovského kraja (Humenné, Prešov). Na týchto tratiach je ZSSK v súčasnosti jediným dopravcom zabezpečujúcim služby železničnej osobnej dopravy vo verejnom záujme na základe ZoDSVZ. Povinnosťou ZSSK je udržiavať
---	---

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).

	park ŽKV v takom stave, aby mohol adekvátne slúžiť svojmu účelu, t. j. aby ZSSK mohla poskytovať kvalitné, spoľahlivé 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 v súčasnosti o jediného dopravcu 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	01/2022
Uveďte plánovaný štvrt'rok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	I. štvrt'rok 2022
Uveďte plánovaný štvrt'rok spustenia realizácie projektu	I. štvrt'rok 2022
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	36 mesiacov od 12/2020 do 11/2023*

³ Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkoľvek 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.

*Vrátane podporných aktivít projektu.

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	22 671 400,00 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	22 671 400,00 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 Banskobystrického samosprávneho kraja pre roky 2015 – 2023
- Regionálna integrovaná územná stratégia Banskobystrického kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického kraja pre roky 2016 – 2022
- Regionálna integrovaná územná stratégia Košického kraja na roky 2016 – 2022
- Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja
- Územný plán veľkého územného celku Košického kraja z roku 1998 v zmysle jeho ďalších zmien a doplnkov 2004, 2009, 2014 a 2017

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

Navrhovaný projektový zámer vychádza z rozpracovanej aktualizovanej 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 BBSK a KSK je nevyhnutná. Niektoré 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.
- dopyt po železničnej doprave sa v regióne BBSK a KSK doposiaľ medziročne postupne zvyšoval. Uvedený trend zvrátilo šírenie ochorenia COVID-19, ktoré v SR prepuklo na jar 2020, ZSSK od toho času eviduje značný prepád v počte cestujúcich. Projektový zámer však ráta s postupným zvyšovaním počtu cestujúcich a s opätovným záujmom cestujúcich o VOD. Na základe uvedeného predpokladu aktualizovanej stratégie ZSSK (s výhľadom do roku 2030) znormalizovanie tokov cestujúcich na pôvodnú úroveň roku

2019 predpokladáme najskôr v roku 2022.

- 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 sú prevádzkované v Banskobystrickom, Žilinskom a v Trenčianskom kraji) a na národný projekt, ktorého predmetom je obnova vozidiel ozubnicovej železnice vo Vysokých Tatrách v rámci PSK.

Všetky zmodernizované OV ZSSK nadobudnuté vďaka realizácii projektov sú určené na využívanie 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

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

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 využívaných v regionálnej doprave v rámci ZSSK, 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;
- 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 nevyhovujú ekologickým požiadavkám, ich obnova (modernizácia) tak môže viesť k zníženiu negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie;
- vlakové súpravy zostavené z modernizovaných vozňov poskytnú cestujúcej verejnosti kvalitnejšie služby, zvýšený komfort a kultúru cestovania, časové úspory, zvýšenie spoľahlivosti a bezpečnosti dopravy;
- vytvorením modernizovaných vlakových súprav zostavených z MOV dôjde k zvýšeniu úrovne prepravného komfortu železnicou, zvýši sa záujem o železničnú prepravu na danom území, dôjde k odľahčeniu cestnej dopravy a k zlepšeniu podmienok pre budovanie IDS Banskobystrického kraja a IDS Košického kraja
- BBSK a KSK budú benefitovať z nahradenia 20 ročných MOV, ktoré sa v danom území teraz nachádzajú a bude im poskytnutá vyššia kvalita získaná modernizáciou predmetných OV (21 ks).

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 modernizovaných osobných vozňov 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 Banskobystrického a Košického kraja, a to prostredníctvom modernizácie OV. Zámerom realizácie predmetného projektu je tiež podporiť rozvoj dopravnej obslužnosti a budovanie integrovaného dopravného systému v Banskobystrickom a v Košickom 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 skvalitnia vozidlový park, čo umožní ďalej rozvíjať a zlepšovať ponuku verejnej osobnej dopravy v Banskobystrickom a Košickom 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 do prevádzky bude mať pozitívne dosahy na sociálno-ekonomické prostredie v rámci BBSK a KSK, 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	P0427 Počet technicky a/alebo technologicky zhodnotených dopravných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy	21	Obnova mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy	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).

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.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	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 ¹⁰	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.

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹¹
Zvýšenie kvality služieb ponúkaných železničnou verejnou osobnou dopravou v regióne Banskobystrického a Košického kraja, zlepšenie kultúry a komfortu cestovania, zlepšenie spoľahlivosti a bezpečnosti v službách verejnej železničnej osobnej dopravy v regióne. V prípade nasadenia MOV v Prešovskom kraji, uvedené MOV prispejú k uvedeným dopadom aj v tomto kraji.	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. 2020 predstavoval 643 102 obyvateľov v BBSK a 802 092 obyvateľov v KSK.

V prípade viacerých cieľových skupín, doplňte dopady na každú 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 Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou bude modernizácia 21 kusov osobných vozňov radu Bdtmcc, z ktorých budú vytvorené 4 vlakové súpravy pre regionálnu a medziregionálnu dopravu na území Banskobystrického a Košického kraja, z prevádzkových dôvodov prípadne aj na území Prešovského kraja. Vlakové súpravy budú spravidla zložené zo 4-5 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, centrálneho 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.

Uvedená aktivita bude jedinou oprávnenou aktivitou. Aktivita bude realizovaná dodávateľským spôsobom cez verejné obstarávanie. Výber dodávateľa modernizovaných OV 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 pre účely projektu.	23
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	Žiadateľ	36

Podporná aktivita – Publicita a informovanosť	Informovanie verejnosti o realizovanom projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu OPII	Žiadateľ	23
---	---	----------	----

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	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1		
023 Dopravné prostriedky	22 671 400,00*	Novovytvorené vlakové súpravy v počte 4 ks zložené z modernizovaných 21 kusov osobných vozňov radu Bdtmee spoločne usporiadané ako vlakové súpravy v závislosti od dopytu pre región Banskobystrického a Košického kraja, z prevádzkových dôvodov aj Prešovského kraja.
Hlavné aktivity SPOLU	22 671 400,00	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity	0,00	
Podporné aktivity SPOLU	0,00	
CELKOM	22 671 400,00	

*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 investičné¹² typy projektov.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹³ ? (áno/nie)	Štúdia uskutočniteľnosti bola predložená na hodnotenie ÚHP. Na základe doporučení a rokovaní ÚHP došlo k jej aktualizácii (zmena v oblasti oprávneného územia projektu, vybraných železničných tratí, na ktorých budú nové OV prevádzkované). Aktualizácia ŠU zohľadňuje zníženie hodnoty merateľného ukazovateľa „Počet technicky a/alebo technologicky zhodnotených dopravných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy“ z 30 ks na 21 ks (z dôvodu zníženia rozsahu projektu s ohľadom na obdobie oprávnenosti OPII do 12/2023) a úpravu časového harmonogramu realizácie projektu. Aktualizovaná štúdia uskutočniteľnosti bude tvoriť samostatnú prílohu k dokumentácii ŽoNFP. V súčasnom období žiadateľ realizuje jej dopracovanie.
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete, uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	Rozpracovaná verzia štúdie uskutočniteľnosti nie je v súčasnosti dostupná na internete.

¹² 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.

¹³ 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>)

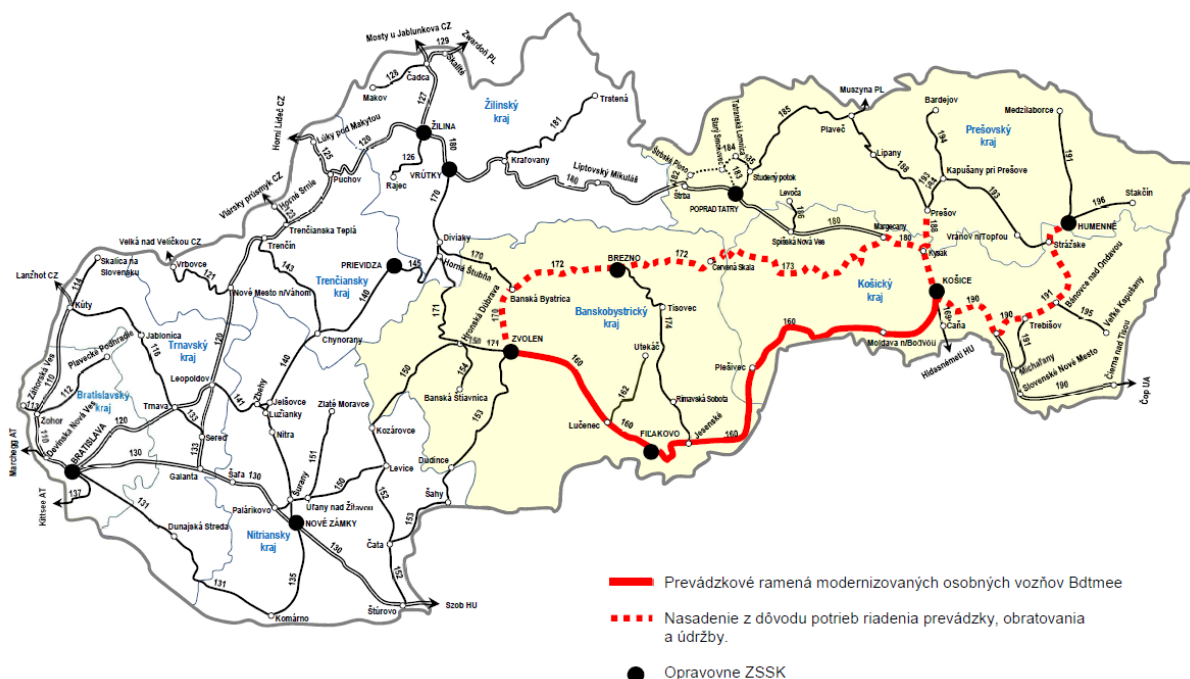
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok)¹⁴

Predpokladaná dostupnosť v IV. štvrtroku 2021; ŠU bude dostupná na internetovej stránke ZSSK v sekcii „Projekty EÚ“.

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

Projekt - Modernizácia vozového parku pozostávajúca z modernizácie osobných vozňov Bdtmee do regionálnej dopravy.



¹⁴ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).