

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 7. 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 naplňovania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) predstavuje jeden z kľúčových nástrojov na implementáciu politiky súdržnosti EÚ v podmienkach SR v období 2014 – 2020. Jeho 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) patrí k rozhodujúcim subjektom na dopravnom trhu SR, ktorý poskytuje služby verejnej osobnej dopravy na železničnej dráhe. Spoločnosť v dnešnej podobe pôsobí na dopravnom trhu pätnásť rok. ZSSK je v rámci OPII priamo určená ako prijímateľ národných projektov pre oblasť železničnej osobnej dopravy. Jej zakladateľom a stopercentným vlastníkom je Slovenská republika. Práva štátu ako akcionára ZSSK vykonáva Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky. ZSSK ako národný dopravca zabezpečuje v rozhodujúcej miere dopravnú obsluhu územia SR vo verejnom záujme, a to na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ).

Vecným zameraním predmetného projektu je zlepšenie dopravnej obslužnosti primárne na území Bratislavského, Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho, Žilinského a pre prípad nepripravenosti rekonštrukcie železničného uzla Žilina (elektrické napájanie trolejového vedenia trate č. 120 striedavým napätím 25 kV/50 Hz) do doby jej ukončenia aj na území Banskobystrického kraja.

Projektom sa realizuje obnova jestvujúceho parku mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy obstaraním nových vlakových jednotiek – 4 ks elektrických poschodových jednotiek (ďalej aj „EPJ“), ktoré budú využívané v prímestskej, v regionálnej a v medziregionálnej železničnej doprave menovaných samosprávnych krajov Slovenska. Novoobstarané vozidlá napomôžu zvýšiť kvalitu a rozsah ponúkaných služieb na úsekoch železničných tratí: Bratislava – Kúty, Bratislava – Nové Zámky, Bratislava – Žilina a z dôvodu potrieb riadenia prevádzky, obrátovania a údržby na traťovom úseku Galanta – Trnava, Kúty – Břeclav a pre prípad nepripravenosti železničnej trate ŽSR č. 120 železničného uzla Žilina aj na trati Palárikovo – Banská Bystrica (do doby ukončenia rekonštrukcie železničného uzla Žilina – elektrického napájania trolejového vedenia trate č. 120 striedavým napätím 25 kV/50 Hz).

Nové šesťčlánkové poschodové jednotky v dotknutom území nahradia 8 ks HKV radu 240, ktoré sú v prevádzke viac ako 50 rokov a tiež zastarané, opotrebované a technicky nevyhovujúce vozne radu B v počte 30 ks, radu Bee v počte 5 ks a radu BDs v počte 5 ks, ktoré budú vyradené z prevádzky. Zanedbaný interiér osobných vozňov nezodpovedá rastúcim nárokom cestujúcej verejnosti z hľadiska komfortu a kultúry cestovania. Pre udržanie vysokej miery spoľahlivosti železničnej dopravy je nevyhnutné, aby boli predmetné ŽKV vyradené z majetku ZSSK.

Nové vlakové jednotky budú mať rozchod 1 435 mm a maximálnu prevádzkovú rýchlosť 160 km/hod. na napájacích systémoch 25 kV/50 Hz, budú nízkopodlažné a prispôbené na prepravu imobilných cestujúcich, ich kapacita bude minimálne 530 miest na sedenie v druhej triede a minimálne 32 miest na sedenie v prvej triede. Vybavené budú klimatizáciou, WiFi, moderným informačným systémom (vizuálny/akustický), systémom počítania cestujúcich, kamerovým systémom (vonkajší/vnútorň) atď. Nové jednotky budú umožňovať prepravu minimálne 15 ks bicyklov, kočíkov a nadrozmerných batožín. Zodpovedať budú platným normám UIC, EN, STN, nariadeniam TSI a národným predpisom.

Vzhľadom na to, že predmetný projekt rieši nevyhovujúci stav koľajových vozidiel pre železničnú osobnú dopravu a problém ponuky kvalitnej, komfortnej, bezpečnej a ekologickej prepravy po železnici, bude svojím 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	PO1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov
Investičná priorita	IP 7iii – Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku
Špecifický cieľ	ŠC 1.3 – Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Bratislavský, Nitriansky, Trnavský, Trenčiansky, Žilinský kraj a prípad nepripravenosti rekonštrukcie železničného uzla Žilina (elektrického napájania trolejového vedenia trate č. 120 striedavým napätím 25 kV/50 Hz, do doby jej ukončenia) aj Banskobystrický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	<p>Realizátorom (a prijímateľom) daného projektu je ZSSK, ktorá je dominantným poskytovateľom železničnej osobnej dopravy na Slovensku. 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. Predmetný projekt vychádza z tejto stratégie.</p> <p>Obstaranie nových EPJ umožní skvalitniť a zatriktívniť služby železničnej dopravy pre cestujúcu verejnosť na území Bratislavského, Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho, Žilinského kraja na úsekoch železničných tratí: Bratislava – Kúty, Bratislava – Nové Zámky, Bratislava – Žilina, z dôvodu potrieb riadenia prevádzky, obratovania a údržby na traťovom úseku Galanta – Trnava, Kúty – Břeclav a pre prípad nepripravenosti rekonštrukcie železničného uzla Žilina aj v Banskobystrickom kraji na trati Palárikovo – Banská Bystrica (do doby ukončenia rekonštrukcie uzla Žilina).</p> <p>Na týchto tratiach je ZSSK toho času jediným dopravcom zabezpečujúcim služby železničnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. Jej povinnosťou je udržiavať vozidlový park v takom stave, aby mohol kvalifikovane slúžiť svojmu účelu, t. j. zabezpečovať kvalitné a bezpečné prepravné služby pre širokú verejnosť tak, aby to zodpovedalo jej potrebám a požiadavkám. V tejto súvislosti je tak ZSSK určená ako prijímateľ národného projektu.</p>
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

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).

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	36 mesiacov*

* Vrátane podporných aktivít projektu.

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	74 000 000,00 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	74 000 000,00 EUR
Vlastné zdroje prijímateľa	0,00 EUR

7. Východiskový stav

a. Uveďte 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 Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020

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.

- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016 – 2020
- Plán dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja
- Návrh Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trenčianskeho samosprávneho kraja na roky 2013 – 2023
- Plán dopravnej obslužnosti TSK, 2015
- Návrh Plánu udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja
- 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 dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja
- Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja pre roky 2015 – 2023
- Regionálna integrovaná územná stratégia Banskobystrického kraja
- Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014 – 2020
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Mesta Nitry na roky 2015-2023
- Plán udržateľnej mobility Nitra

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

Rozpracovaná verzia Štúdia uskutočniteľnosti: Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 7. časť

Predbežné závery z rozpracovanej štúdie uskutočniteľnosti naznačujú, že:

- obnova zastaraných a poruchových osobných vozňov a HKV v regionálnej doprave západoslovenských krajov a ŽSK je nevyhnutná. Uvedené vozidlá sú v prevádzke viac ako 35 rokov, HKV viac ako 50 rokov. V najbližšom období bude nevyhnutné ich vyradiť, bez nahradenia vyradených vozidiel by regionálna doprava na dotknutých územiach nemohla poskytnúť potrebný objem a kvalitu prepravných služieb. Vlakové jednotky v terajšej prevádzke neposkytujú žiadaný prepravný komfort a cestujúcich odrádzajú od využívania železničnej osobnej dopravy;
- dopyt po železničnej doprave sa v regiónoch Bratislavského, Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho, Žilinského a Banskobystrického kraja doposiaľ medziročne postupne zvyšoval. Uvedený trend zvrátilo šírenie ochorenia COVID-19 na území SR v období 03/2020 – 06/2020. Momentálne ZSSK eviduje prepád v počte cestujúcich. Projektový zámer však počíta 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) znormlizovanie tokov cestujúcich na pôvodnú úroveň roku 2019 očakávame už v roku 2021. Predpokladaný

pozitívny vývoj môže v nasledujúcich rokoch podporiť aj realizácia predkladaného projektového zámeru;

- realizácia daného projektu môže viesť k skvalitneniu ponuky železničnej prepravy, k zvýšeniu komfortu prepravy a kultúry cestovania. Zároveň realizácia projektu môže prispieť k vytvoreniu priaznivých predpokladov pre budovanie IDS (integrovaného dopravného systému), od ktorého sa očakáva skvalitnenie verejnej dopravnej obsluhy v dotknutých regiónoch.

- c. Uveďte, 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) a tiež veľké 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.

Projektový zámer má väzbu i na projekty implementované z Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra 2014 – 2020, v rámci ktorého pokračuje obnova vozového parku obstaraním 21 dieselových motorových vlakov (národný projekt) a obnova vozidiel ozubnicovej železnice vo Vysokých Tatrách (národný projekt).

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

Všetky nové a zmodernizované ŽKV nadobudnuté vďaka realizácii projektov sú určené na využívanie v prímestskej a v regionálnej doprave a 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 dosiahnuť identické efekty.

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 obnovu zastaraných, opotrebovaných a technicky nevyhovujúcich osobných vozňov a HKV využívaných v regionálnej doprave BSK, TTSK, NSK, TSK, ZSK, BBSK, ktorá je nevyhnutná. Uvedené vozidlá sú v prevádzke viac ako 35 rokov, HKV viac ako 50 rokov. Nevhodný, poškodený a zanedbaný interiér OV nenapĺňa potreby, požiadavky a očakávania cestujúcej verejnosti na kvalitu služieb, komfort a kultúru cestovania a zastaralé HKV nespĺňajú požadované technické parametre;
- jestvujúce vozidlá nezodpovedajú ekologickým požiadavkám, ich nahradenie novými vlakovými jednotkami ohľaduplnými k životnému prostrediu prinesie pozitívne environmentálne dopady;
- nové vlakové jednotky poskytnú cestujúcej verejnosti kvalitnejšie služby, zvýšený komfort a kultúru cestovania, časové úspory, zvýšenie spoľahlivosti a bezpečnosti dopravy;
- obnovou vozidiel sa dosiahne vyššia úroveň prepravného komfortu železnicou, zvýši sa záujem o železničnú prepravu na danom území, dôjde k odlahčeniu cestnej dopravy a k zlepšeniu podmienok pre budovanie integrovaného dopravného systému Bratislavského, Trnavského, Nitrianskeho, Trenčianskeho, Žilinského, a Banskobystrického 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 dodávateľom nových jednotiek, čím sa zabezpečí kontinuálna a bezproblémová implementácia projektu.

V implementačnom období, ako aj v období udržateľnosti projektu a počas zvyšných rokov v rámci referenčného obdobia do projektu vstúpia aj výkonní prevádzkoví zamestnanci ZSSK; v období udržateľnosti bude prevládať starostlivosť o chod a prevádzku, údržbu a opravy obstaraných vozidiel 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 predmetného projektu vychádzajú predovšetkým z OPII, z prioritnej osi č. 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov a špecifického cieľa 1.3 – *Zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov.*

Zámerom projektu je zlepšenie dopravnej obslužnosti primárne na území Bratislavského, Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho, Žilinského a pre prípad nepripravenosti rekonštrukcie železničného uzla Žilina (elektrického napájania trolejového vedenia trate č. 120 striedavým napätím 25 kV/50 Hz) do doby jej ukončenia aj na území Banskobystrického kraja a skvalitnenie ponuky služieb železničnej osobnej dopravy prostredníctvom obstarania nových elektrických poschodových jednotiek určených na prevádzku na frekventovaných železničných tratiach. Realizácia projektu bude mať pozitívny prínos pre verejnosť cestujúcu v daných krajoch, nakoľko kreuje podmienky pre rozvoj udržateľnej mobility v budúcom období.

Popritom predmetný projekt vychádza zo 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.

Nákup nových vlakových jednotiek skvalitní vozidlový park, čo umožní ďalej rozvíjať a zlepšovať ponuku verejnej osobnej dopravy a zvlášť podporiť integráciu verejnej dopravy

s cieľom prispieť k budovaniu predpokladov integrovaných dopravných systémov v Bratislavskom, Nitrianskom, Trnavskom, Trenčianskom, Žilinskom a Banskobystrickom kraji obstaraním potrebných ŽKV. 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 a železničnej dopravy cestujúcimi a k ich žiaducemu odklonu od využívania cestnej dopravy a najmä IAD. Kvalitná ponuka prepravných služieb a zlepšenie životného prostredia vytvorí predpoklady pre posilnenie konkurencieschopnosti železničnej dopravy, čo je v súlade s cieľmi dopravnej politiky EÚ i SR.

Uvedenie nových vlakových jednotiek do prevádzky bude mať pozitívne dosahy na sociálno-ekonomické prostredie v rámci jednotlivých krajov 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
Obstaranie nových elektrických poschodových jednotiek	P0237 Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave	4	Obnova mobilných prostriedko v železničnej osobnej doprave	O0086 Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave
Obstaranie nových elektrických poschodových jednotiek	P0350 Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave	bude uvedený vo finálnej verzii Štúdie uskutočniteľnosti *	Obnova mobilných prostriedko v železničnej osobnej doprave	N/A
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				

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.

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	P0237 Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave
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 primárne na území Bratislavského, Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho, Žilinského a pre prípad nepripravenosti rekonštrukcie železničného uzla Žilina aj na území Banskobystrického kraja prostredníctvom obstarania nových elektrických poschodových jednotiek určených na prevádzku na frekventovaných železničných	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 3,83 mil. obyvateľov. Údaje s relevanciou pre

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.

tratiach, zlepšenie kultúry a komfortu cestovania, zlepšenie spoľahlivosti a bezpečnosti v službách verejnej železničnej osobnej dopravy v regióne.		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 projektu bude obstaranie 4 kusov nových šesťčlánkových elektrických poschodových jednotiek s kapacitou minimálne 530 miest na sedenie v druhej triede a minimálne 32 miest na sedenie v prvej triede v regionálnej a medziregionálnej doprave primárne pre územie Bratislavského, Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho, Žilinského a pre prípad nepripravenosti rekonštrukcie železničného uzla Žilina (elektrické napájanie trolejového vedenia trate č. 120 striedavým napätím 25 kV/50 Hz) do doby jej ukončenia aj pre územie Banskobystrického kraja .

Zámerom projektu je zlepšenie dopravnej obslužnosti a skvalitnenie ponuky služieb železničnej osobnej dopravy prostredníctvom obstarania nových elektrických poschodových jednotiek určených na prevádzku na frekventovaných tratiach západného Slovenska, ŽSK a prípadne aj BBSK. Nové EPJ budú mať rozchod 1 435 mm a maximálnu prevádzkovú rýchlosť 160 km/hod. na napájacích systémoch 25 kV/50 Hz, budú nízkopodlažné a prispôsobené na prepravu imobilných cestujúcich. Súčasťou ich výbavy bude klimatizácia, WiFi, moderný informačný systém (vizuálny/akustický), systém počítania cestujúcich, kamerový systém (vonkajší/vnútorý), priestor pre prepravu minimálne 15 ks bicyklov, kočíkov, nadrozmerných batožín. Nové EPJ budú plne zodpovedať platným normám UIC, EN, STN, nariadeniam TSI a národným predpisom. Pôjde o jedinú oprávnenú aktivitu. Aktivita bude realizovaná dodávateľským spôsobom. Výber dodávateľa nových EPJ 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	Obstaranie nových poschodových	Žiadateľ dodávateľským spôsobom na	28 mesiacov

železničnej osobnej dopravy	elektrických jednotiek	základe verejného obstarávania zabezpečí obstaranie EPJ na účely projektu a uzatvorenie kúpnej zmluvy na dodanie nových EPJ	
-----------------------------	------------------------	---	--

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	74 000 000*	Nákup 4 kusov nových šesťčlánkových elektrických poschodových jednotiek pre región Bratislavského, Nitrianskeho, Trnavského, Trenčianskeho, Žilinského a z dôvodu nepripravenosti rekonštrukcie železničného uzla Žilina do doby jej ukončenia aj na území Banskobystrického kraja.
Hlavné aktivity SPOLU	74 000 000	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity	0,00	
Podporné aktivity SPOLU	0,00	
CELKOM	74 000 000	

*Rozpočet projektu – investičné náklady projektu na hlavnú aktivitu vo výške 76 006 666,67 Eur boli stanovené na základe prieskumu trhu, ktorý bol zohľadnený pri stanovení tzv.

predpokladanej hodnoty zákazky pre účely verejného obstarávania. Oprávnené náklady vo výške 74 000 000 Eur vychádzajú z rozpracovanej štúdie uskutočniteľnosti.

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)	Rozpracovaná verzia štúdie uskutočniteľnosti je pripravovaná pre potreby hodnotenia ÚHP a následne bude v prípade schválenia projektového zámeru 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	Predmetná štúdia nie je v súčasnosti dostupná na internete.
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 3.Q 2020 na https://www.opii.gov.sk/opiiapp.php/Projekty/

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>)

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

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

