

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia

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 naplňania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Predmetom projektu je elektrifikácia traťového úseku Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou mesto. Ide o zmenu terajšej motorovej trakcie na energeticky výhodnejšiu elektrickú trakciu.

Prijímateľom národného projektu sú v zmysle Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (ďalej len „OPII“), prioritnej osi č. 5 Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov a investičnej priority 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku, Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“). ŽSR sú subjektom, ktorý svojou činnosťou prispieva k implementácii a naplňaniu cieľov OPII a je oprávneným prijímateľom.

Hlavným predmetom činnosti ŽSR je najmä správa a prevádzka železničnej infraštruktúry (ďalej len „ŽI“); poskytovanie služieb súvisiacich s obsluhou ŽI; zriaďovanie a prevádzkovanie železničných, telekomunikačných a rádiových sietí; budovanie a údržba železničnej infraštruktúry a ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v obchodnom registri.

ŽSR sú podľa zákona prevádzkovateľom železničnej dráhy na území Slovenska. Vyplýva im z toho povinnosť zabezpečovať a obsluhovať celoštátne a regionálne dráhy a organizovať na týchto dráhach dopravu pre všetkých prevádzkovateľov dopravy v zmysle dopravnej politiky štátu, a to bez akýchkoľvek diskriminačných obmedzení. Vo svojom portfóliu majú ŽSR v správe železničné trate (normálneho, širokého aj úzkeho rozchodu), trakčné vedenia, železničné tunely a mosty, železničné priecestia, železničné stanice, atď.

Vzhľadom na charakter projektu a vopred určeného prijímateľa projektu sa nebude vyhlasovať výzva na predkladanie žiadostí o NFP, ktorej aplikácia je z dôvodu nesúťažného charakteru národných projektov irelevantná. RO OPII na predloženie národného projektu vyzve budúceho žiadateľa písomne 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	7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku
Špecifický cieľ	5.1: Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	<ul style="list-style-type: none"> Košický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	<ul style="list-style-type: none"> široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	<p>ŽSR je subjekt, ktorý svojou činnosťou prispieva v zmysle OPII, prioritnej osi č. 5 Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov a investičnej priority 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku k napĺňaniu cieľov OPII.</p> <p>Činnosť ŽSR vyplýva z:</p> <ul style="list-style-type: none"> §1 a 2 zákona č. 258/1993 Z.z. o Železniciach Slovenskej republiky.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	<p>Áno, má. Osobitné kompetencie ŽSR vyplývajú napríklad zo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zákona č. 258/1993 Z.z. o Železniciach Slovenskej republiky; Zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov; <p>ŽSR sú ako prijímateľ uvedené priamo v OPII.</p>
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Železnice Slovenskej republiky
Sídlo	Klemensova 8, 813 61 Bratislava, SR
IČO	31 364 501

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	N/A
Kritériá pre výber partnera ⁴	N/A
Má partner monopolné postavenie na implementáciu týchto aktivít? (áno/nie) Ak áno, na akom základe?	N/A
Obchodné meno/názov	N/A
Sídlo	N/A
IČO	N/A

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 štvrt'rok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	4. štvrt'rok 2020
Uveďte plánovaný štvrt'rok spustenia realizácie projektu	4. štvrt'rok 2020
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	39 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	63 359 835,28 Eur
Celkové oprávnené výdavky projektu	63 359 835,28 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:

Národné dokumenty:

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Územný plán územného celku Košický kraj

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.

Európske dokumenty:

- Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru
- Stratégia Európa 2020.

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

Elektrifikácia trate v danom variante riešenia je potvrdená štúdiou realizovateľnosti, v rámci ktorej je variant riešenia odporúčaný vzhľadom k dosiahnutiu požadovaných ekonomických parametrov.

- 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):

- Zámer národného projektu nadväzuje na už ukončený národný projekt: ŽSR, Elektrifikácia trate Haniska – Veľká Ida – Moldava nad Bodvou mesto, projektová dokumentácia, ktorý bol financovaný z programového obdobia OPD 2007 – 2013 a z vlastných zdrojov.

Uvedený projekt bol zameraný na vypracovanie projektovej dokumentácie a projekt, ktorý je predmetom tohto zámeru rieši elektrifikáciu trate.

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

Hlavné problémy a požiadavky nevyplývajú len z neexistujúcej elektrifikácie trate, ale aj so stavom nedostatočného využitia potenciálu riešenej trate (požiadavka na riešenie v súlade s naplnením cieľa definovaného v „Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do r. 2030“, ktorého úlohou je posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené).

Medzi hlavné problémové oblasti, ktoré treba riešiť patria:

- riešená trať je jediná neelektrifikovaná trať zaústená do Košíc s prevádzkovanou prímestskou železničnou dopravou, čo má vplyv na využitie a obeh súprav resp. prepojenie liniek z iných smerov (vytvorenie možnosti pre zavedenie tranzitných liniek prímestskej železničnej dopravy cez železničný uzol Košice),

- integrácia verejnej hromadnej dopravy v regióne Košíc je len v počiatkovej etape. Po realizácii TIOP-u Moldava nad Bodvou bola autobusová doprava pôvodne vedená cez mesto presmerovaná na tento terminál, avšak výraznejšia integrácia v rámci regiónu Košíc nebola ešte realizovaná,

- málo rozvinutá infraštruktúra umožňujúca integráciu verejnej hromadnej dopravy a individuálnej automobilovej dopravy,

- železničná doprava neplní v osobnej doprave funkciu nosného systému, aj keď predpoklady na to existujú. Železničná trať v úseku Moldava nad Bodvou – Košice je vedená cez najvýznamnejšie obce situované medzi uvedenými mestami (z ostatných

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

významných miest môžu byť cestujúci prepravení autobusom na určené železničné stanice = Moldava nad Bodvou, Veľká Ida). Cestovný čas železničnou dopravou je kratší ako autobusovou dopravou (Os vlak 38 min., prímestský autobus 40 – 45 min.), - preprava zamestnancov do /z U.S. Steel je realizovaná prevažne autobusovou dopravou, železničná preprava s využitím zastávky Hutníky nie je dostatočne využívaná. Železničná trať má dostatočnú rezervu kapacity využiteľnú pre zvýšenie počtu vlakov prímestskej osobnej dopravy.

Projekt elektrifikácie trate v úseku Haniska – Moldava nad Bodvou, mesto má väzby aj na iné projekty v oblasti dopravy, ktoré svojou implementáciou prispievajú k splneniu cieľov definovaných v strategických materiáloch, ako aj k cieľom definovaných pre riešený projekt.

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

- Interná administratívna kapacita projektu – ŽSR disponujú v rámci organizačnej štruktúry dostatočnými kapacitami pre riadenie projektového manažmentu, dostatočným materiálno-technickým vybavením a zároveň dostatočnými internými personálnymi kapacitami s odbornou spôsobilosťou pre zabezpečenie riadenia projektového cyklu. Na riadení projektového manažmentu budú participovať interné zložky ŽSR, ktoré budú zodpovedné za celkový úspešný priebeh implementácie projektu, za dosiahnutie vytýčených cieľov, za koordináciu, za ich organizačné zabezpečenie, za ekonomiku a účtovníctvo projektu, za administráciu a monitoring implementácie projektu a v neposlednom rade za komunikáciu s RO pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020. V rámci tejto aktivity budú realizované aj všetky potrebné činnosti súvisiace s priebežným finančným vysporiadaním projektu v súlade so stanoveným časovým obdobím realizácie projektu a so záverečným finančným vysporiadaním projektu aj v období po skončení dodávateľských stavebných prác.

Všetky činnosti súvisiace s riadením projektu budú realizované internými kapacitami. Refundáciu internej administratívnej kapacity projektu si nebudeme nárokovať z prostriedkov OPII 2014-2020.

- Externá administratívna kapacita projektu – zabezpečenie realizácie stavebných prác pre projekt: Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia bude navrhnutá externým dodávateľom. Výber dodávateľa bude zabezpečený v zmysle platného zákona o verejnom obstarávaní, súvisiacej legislatívy Slovenskej republiky a interných predpisov a smerníc ŽSR.
- Finančná kapacita – riadenie projektového manažmentu bude zabezpečené internými kapacitami (interní zamestnanci ŽSR), ktorých refundáciu si nebudeme nárokovať z prostriedkov OPII. Nenávratný finančný príspevok bude hradený z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátneho rozpočtu. Výdavky nad rámec finančnej medzery a prípadné neoprávnené výdavky budú hradené zo zdrojov ŽSR.

- Prevádzková kapacita - bude zabezpečená interne ŽSR a to prostredníctvom projektového manažéra a zamestnancov ŽSR OR Košice, Sekcie riadenia dopravy. Príslušné stredisko disponuje potrebnými personálnymi aj technickými kapacitami, s dlhoročnou skúsenosťou zamestnancov v oblasti prevádzky a údržby železničných zariadení. Prevádzka bude zabezpečovaná týmito zamestnancami počas celej doby životnosti nielen počas obdobia udržateľnosti.

V národnom projekte „Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia“ nie je uvažované so zapojením partnera.

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)

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu špecifického cieľa 5.1: „Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy“ v rámci PO5 Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov. Základným cieľom projektu je dosiahnuť lepší dopravný komfort cestujúcich zlepšením dynamiky jazdy a lepšou vybavenosťou trate. Zlepší sa aj súbeh osobných a nákladných vlakov na elektrifikovanom úseku. Ďalším cieľom je zvýšenie parametrov trate a zlepšenie využitia pracovnej sily. Elektrifikáciou trate sa umožní pripojenie vlakovej dopravy uvedeného úseku do integrovaného dopravného systému Košíc. Projekt bude nadväzovať na aktivity programového obdobia 2007 – 2013, kedy začala projektová príprava projektu. Ako už bolo uvedené, Košice sú dôležitým železničným uzlom Východného Slovenska. Na juhozápad od Košíc smeruje čiastočne dvojkolajná trať do Plešivca a Zvolena, ktorá je však elektrifikovaná len v úseku Košice – Haniska pri Košiciach. Trať je súčasťou hlavného južného železničného koridoru Košice – Zvolen – Bratislava, ktorý je zaradený do súhrnnej siete TEN-T. Zámerom je kontinuálne pokračovať v elektrifikačných prácach v smere na Banskobystrický kraj (prioritne v úseku Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou a výhľadovo v úsekoch Moldava nad Bodvou – Fiľakovo a Fiľakovo - Zvolen). Dĺžka úseku plánovaného na elektrifikáciu je cca 20 km.

Projektová dokumentácia predmetnej stavby bola posúdená z hľadiska princípov rovnosti mužov a žien a nediskriminácie a ŽSR bolo zo strany Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR vydané súhlasné stanovisko. Čiže všetky stavebné objekty a prevádzkové súbory stavby sú v súlade s horizontálnymi princípmi nediskriminácia a rovnosť mužov a žien, so zameraním na prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšete 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
Elektrifikácia trate	P0018 Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí	21,51 km	Realizácia stavebných prác	CO12
	P0020 Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T	20,610 km	Realizácia stavebných prác	CO12a
	P0650 Úspora času v železničnej doprave	306 823,42 EUR	Realizácia stavebných prác	R0053
	P0663 Úspora produkcie emisií NO ₂ (vplyvom elektrifikácie tratí)	2,1 ton	Realizácia stavebných prác	R0135
	P0670 Úspora produkcie emisií PM ₁₀ (vplyvom elektrifikácie tratí)	0,19 ton	Realizácia stavebných prác	R0134
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	

⁶ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplňa, 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.

N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
-----	-----	-----	-----	-----

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

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	P0018 Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Preberací protokol, ktorý bude súčasťou realizačnej zmluvy s dodávateľom.
Názov merateľného ukazovateľa	P0020 Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí v sieti TEN-T
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Preberací protokol, ktorý bude súčasťou realizačnej zmluvy s dodávateľom.
Názov merateľného ukazovateľa	P0650 Úspora času v železničnej doprave
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Porovnaním cestovných časov v grafikone vlakovej dopravy pred elektrifikáciou železničnej trate oproti cestovným časom v grafikone vlakovej dopravy po ukončení elektrifikácie železničnej trate. Dáta sa budú získavať pre monitorovaciu správu.
Názov merateľného ukazovateľa	P0663 Úspora produkcie emisií NO₂ (vplyvom elektrifikácie tratí)
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Porovnaním vývoja dopravných výkonov a štruktúry koľajových vozidiel pred elektrifikáciou železničnej trate oproti vývoju dopravných výkonov a štruktúry koľajových vozidiel po elektrifikácii železničnej trate. Dáta sa budú získavať pre monitorovaciu správu.
Názov merateľného ukazovateľa	P0670 Úspora produkcie emisií PM₁₀ (vplyvom elektrifikácie tratí)
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Porovnaním vývoja dopravných výkonov a štruktúry koľajových vozidiel pred elektrifikáciou železničnej trate oproti vývoju dopravných výkonov a štruktúry koľajových vozidiel po elektrifikácii železničnej trate. Dáta sa budú získavať pre monitorovaciu správu.

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.

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹⁰
Zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a atraktivity železničnej dopavy Zvýšenie bezpečnosti železničnej dopavy Zvýšenie kapacity (priepustnosť) trate nasadením moderných technológií	Široká verejnosť	Početnosť nie je možné exaktne určiť, projekt a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť.

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou projektu je „**Elektrifikácia trate**“, ktorá bude zabezpečená externým dodávateľom na základe výsledku verejného obstarávania.

Stavebné práce budú zahŕňať elektrifikáciu traťového úseku Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou mesto, v rámci ktorého sa vybudujú zariadenia nevyhnutné pre jazdu elektrických vlakov (trakčné vedenie, transformačné stanice...), čiastočne sa zmodernizuje železničný vršok a spodok a zvýši sa rýchlosť vo vybraných oblúkoch, vymenia sa staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia (okrem stanice Haniska) s inštaláciou ich diaľkového zariadenia a kompletne sa vymenia nástupištia.

Stavba sa delí na nasledovné funkčne prepojené ucelené časti stavby:

- UČS 00 Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou
- UČS 11 ŽST Haniska pri Košiciach
- UČS 12 ŽST Haniska pri Košiciach – ŽST Veľká Ida
- UČS 13 ŽST Veľká Ida
- UČS 14 ŽST Veľká Ida – ŽST Čečejevce
- UČS 15 ŽST Čečejevce
- UČS 16 ŽST Čečejevce – ŽST Moldava nad Bodvou
- UČS 17 ŽST Moldava nad Bodvou
- UČS 18 TIOP Moldava nad Bodvou mesto
- UČS 19 ŽST Moldava nad Bodvou – VÝH Drienovec (vrátane)

Hlavná aktivita projektu, ktorou je „Elektrifikácia trate“ bude zahŕňať okrem stavebných prác aj činnosť stavebného dozora, (bude zabezpečovaná externým dodávateľom na základe výsledku verejného obstarania) a v neposlednom rade rezervu na nepredvídané výdavky.

¹⁰ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

Výsledok projektu sa dosiahne aj realizáciou podporných aktivít a to „Riadenie projektu“ a „Informovanie a komunikácia“.

Realizácia „**Riadenie projektu**“ bude zabezpečovaná internými zamestnancami/zložkami ŽSR. V rámci tejto aktivity bude zabezpečovaná príprava Žiadosti o poskytnutí nenávratného finančného príspevku a implementácia projektu v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, príprava a priebeh verejných obstarávaní na činnosti stavebných prác, stavebného dozora a Informovania a komunikácie. Pre zabezpečenie úspešnej realizácie „Riadenia projektu“ sú k dispozícii interné zložky ŽSR, ktoré budú zodpovedné za celkový úspešný priebeh implementácie projektu, za dosiahnutie vytýčených cieľov, za koordináciu, za ich organizačné zabezpečenie, za ekonomiku a účtovníctvo projektu, za administráciu a monitoring implementácie projektu a v neposlednom rade za komunikáciu s RO pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. V rámci tejto aktivity budú realizované aj všetky potrebné činnosti súvisiace s priebežným finančným vysporiadaním projektu v súlade so stanoveným časovým obdobím realizácie projektu a so záverečným finančným vysporiadaním projektu aj v období po skončení dodávateľských stavebných prác. Všetky činnosti súvisiace s riadením projektu budú realizované internými kapacitami ŽSR a všetky náklady s tým spojené budú hradené z vlastných zdrojov.

„**Informovanie a komunikácia**“ - v rámci tejto aktivity budú jednotlivé výstupy projektu obsahovať informácie v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu a Zmluvou o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. K službám spojeným so zabezpečením „Informovania a komunikácie“ patrí „Propagácia, reklama a inzercia“. ŽSR uverejní počas realizácie aktivít projektu na svojom webovom sídle krátky opis projektu, vrátane popisu cieľov a výsledkov projektu. Na zabezpečenie dočasného pútača a stálej tabule resp. stáleho pútača ŽSR bude vyhlásené verejné obstarávanie a následne sa uzavrie zmluva s úspešným uchádzačom, pričom úspešný uchádzač spolu s dodávateľom diela zabezpečia počas realizácie aktivít projektu inštaláciu dočasného pútača na mieste realizácie projektu a taktiež zabezpečia stálu tabuľu alebo stály pútač po ukončení realizácie hlavných aktivít projektu v zmysle Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Náklady na uvedené činnosti spojené s „Informovaním a komunikáciou“ si ŽSR uplatnia v rámci oprávnených nákladov projektu. Predpokladaná výška predmetných nákladov pre „Informovanie a komunikáciu“ v zmysle Príručky k oprávnenosti výdavkov bude predstavovať sumu max. 2 000,00 EUR bez DPH/1 pútač/tabuľa vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu ...).

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
Realizácia stavebných prác	Elektrifikácia trate	žiadateľ	39

Podporné aktivity Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu OPII	žiadateľ	39
Podporné aktivity Riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	39

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	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1 021 – Stavby Realizácia stavebných prác	56 067 110,88 €	Výdavky na realizáciu stavebných prác vychádzajú z predpokladanej hodnoty zákazky. Predpokladaná hodnota zákazky bola stanovená na základe rozpočtu projektovej dokumentácie preindexovaného na toho času najaktuálnejšiu cenovú úroveň.
021 – Stavby Stavebný dozor	1 682 013,32 €	Stavebný dozor na realizáciu aktivít projektu bude zabezpečovaný externe na základe výsledku verejného obstarávania. Percentuálny limit oprávnených výdavkov na stavebný dozor nepresiahne hranicu 3,0 % z objemu oprávnených nákladov stavebných prác. Do žiadosti o poskytnutie NFP bude táto čiastka podložená buď zmluvou na poskytovanie služieb stavebného dozora (ak bude daný proces ukončený) alebo prieskumom trhu na danú činnosť, pričom vyššie uvedená maximálna percentuálna hranica nebude prekročená.

930 – Rezerva na nepredvídané výdavky	5 606 711,08 €	Rezerva na nepredvídané výdavky bude slúžiť ako rezerva na prípadné zvýšenie cien stavebných prác do konca realizácie projektu k uvedeným reálnym (aktuálnym) jednotkovým cenám v Žiadosti o nenávratný finančný príspevok, prípadne na iné nepredpokladané zmeny, ktoré môžu vzniknúť počas realizácie projektu. Celková výška rezervy na nepredvídané výdavky v zmysle Príručky k oprávnenosti výdavkov predstavuje 10 % z oprávnených nákladov stavby.
Hlavné aktivity SPOLU	63 355 835,28 €	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity 518 – Ostatné služby Informovanie a komunikácia	4 000,00 €	Informačné tabule a stála pamätná tabuľa na mieste realizácie projektu. Predpokladaná hodnota na dočasnú informačnú a stálu pamätnú tabuľu vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu atď.) max. 2 000,00 EUR (max. 2 000,00 EUR bez DPH/1 pátač/tabuľa) Presná výška výdavku bude stanovená výsledkom verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom.
Podporné aktivity SPOLU	4 000,00 €	
CELKOM	63 359 835,28 €	

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

NP vyhovuje zásade doplnkovosti a nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu.

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

Nie.

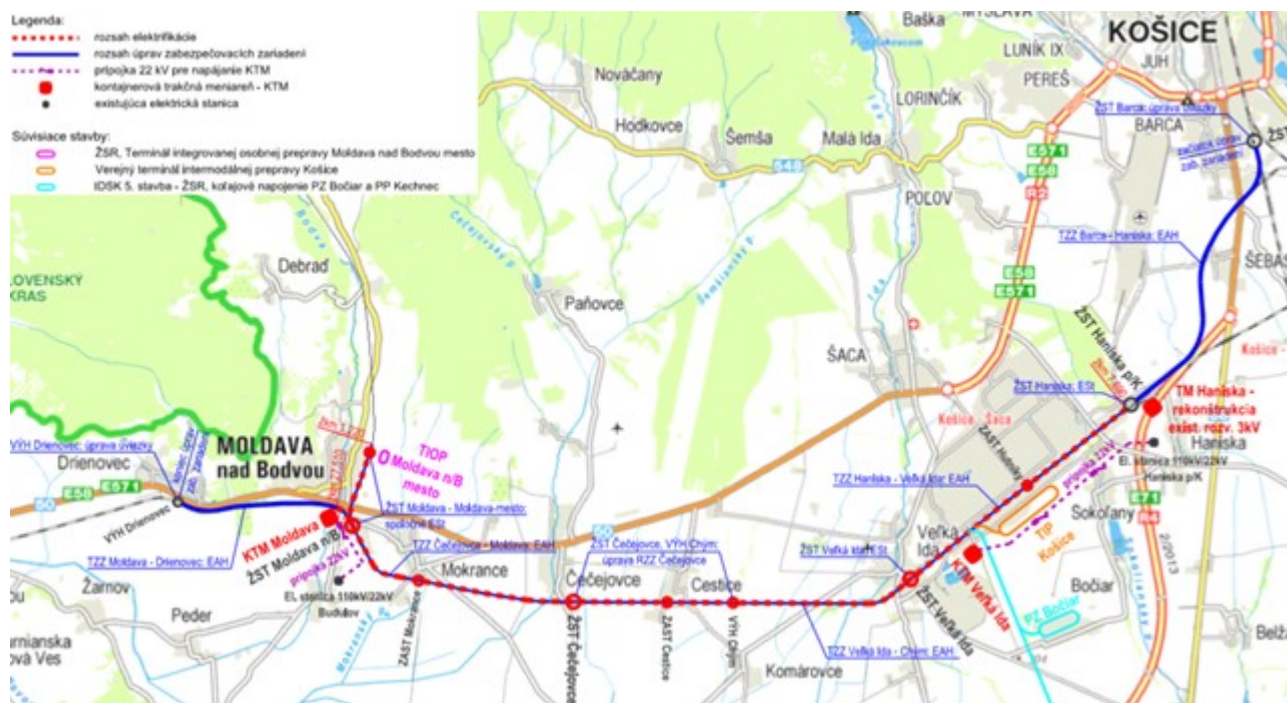
16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹¹ typy projektov.

¹¹ 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.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹² ? (áno/nie)	Áno
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	Štúdia realizovateľnosti - „ŽSR, ELEKTRIFIKÁCIA TRATE HANISKA – VEĽKÁ IDA – MOLDAVA NAD BODVOU MESTO“. https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/zsr-elektrifikacia-trate-haniska-velka-ida-moldava-nad-bodvou-mesto.html
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹³	N/A

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.



¹² 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>)

¹³ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).