

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu:

Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 2. etapa v PO a KE kraji

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)

Projekt sa zameriava na zlepšenie stavebno-technického stavu vybraných mostov na cestách I. triedy.

Prijímateľom národného projektu je Slovenská správa ciest (SSC), ktorá je ako prijímateľ určená priamo v OPII. SSC je rozpočtová organizácia, ktorá je svojím rozpočtom napojená priamo na zriaďovateľa – Ministerstvo dopravy a výstavby (MDV SR). Základnou činnosťou organizácie je správa ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon s tým súvisiacich činností ako je zabezpečovanie investičnej prípravy a výstavby ciest I. triedy a ich údržby.

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	PO6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)
Investičná priorita	7b) – Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciálnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov
Špecifický cieľ	ŠC 6.2 Zlepšenie bezpečnosti a dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	Košický a Prešovský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	Prijímateľ národného projektu je Slovenská správa ciest ako rozpočtová organizácia Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR). Prijímateľ ako rozpočtová organizácia MDV SR vykonáva a koordinuje všetky činnosti, ktoré sú predmetom 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?	Osobitné kompetencie SSC na implementáciu aktivít národného projektu sú vymedzené zriaďovacou listinou. SSC je ako prijímateľ uvedená priamo v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra-
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Slovenská správa ciest
Sídlo	Miletičova 19, 826 19 Bratislava
IČO	00 33 28

¹V 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.

²Jednoznačne 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 žiadúci časový rámec pre zabezpečenie procesov, vedúcich k realizácii národného projektu.

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	04/2021
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	3. štvrťrok 2021
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	4. štvrťrok 2021
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	25 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	7 379 336,00 €
Celkové oprávnené výdavky projektu	7 379 336,00 €
Vlastné zdroje prijímateľa	0,00 €

7. Východiskový stav

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

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020,
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030.

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

⁴Uveďte, 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.

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

System hospodárenia s mostami, ktorého cieľom je zabezpečiť potrebné informácie o mostoch a ich vyhodnotenie (spracovanie) pre výber a zostavenie poradia opráv, rekonštrukcií alebo prestavieb vybraných mostov na prípravu a realizáciu, pre zaistenie prevádzkovej spôsobilosti, bezpečnosti a efektívnosti.

- 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):

Projektový zámer priamo nadväzuje na národný projekt „Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 1. etapa v PO a KE kraji“, ktorý bol financovaný z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, prioritnej osi 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE). V rámci projektu bol riešený nevyhovujúci technický stav mostov na cestách I. triedy: I/18-389 Poprad most, I/20-053 Haniska most, I/66-077 Ždiar most, I/67-041 Vernár most, I/67-081 Ždiar most, I/68-021 Ľubotín most a I/77-020 Hniezdne most.

- 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 rieši nevyhovujúci technický stav mostov na sieti ciest I. triedy:

I/66 – 064 Kežmarok most: Základným dôvodom potreby stavby je stavebno-technický stav mosta, ktorý je charakterizovaný koeficientom stavebného stavu VI – veľmi zlý a na moste je znížená zaťažiteľnosť mosta. Z diagnostiky mosta vyplýva, že vo všetkých pozdĺžnych predpätých nosníkoch sú série zvislých trhlín na celú výšku nosníkov. Viditeľné trhliny sa nachádzajú aj na vozovke, nad oporami a za prechodovými doskami, čo spôsobuje zatekanie vody na nosnú konštrukciu a spodnú stavbu. Dlhodobé zatekanie vody cez trhliny spôsobilo rozpad betónu a koróziu obnaženej betonárskej výstuže na spodnej stavbe. Nefunkčné odvodňovacie zariadenia, skorodované zábradlie, rozpadnuté rímse s korodujúcou obnaženou výstužou dopĺňajú zlý stav mosta. Všetky tieto okolnosti majú vplyv na bezpečnosť a plynulosť dopravy v tomto úseku.

I/68 – 041 Sabinov most: Po hlavnej prehliadke mosta bol stavebný stav mosta vyhodnotený ako havarijný - VII. Súčasne v predmetnom mieste súvisiaci úsek cesty vykazuje zosuv svahu cestného telesa. Spodná stavba má obnaženú betonársku výstuž, rozpad betónu a koróziu betonárskej výstuže. Poškodené sú 2 krajné nosníky z oboch strán. Vplyvom poklesu mostného zvršku dochádza k deformáciám v chodníkovej časti a rímse. Vozovka vykazuje trvalý priehyb a prepád krajnice nad krídlami. Je nutná výmena bezpečnostných zariadení z dôvodu korózie kovových častí mostného zábradlia a zábradľových zvodidiel.

I/77 – 012 Podolíneec most: Most je v súčasnosti v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave klasifikovaný ako zlý – V. Vykazuje trvalé pretvorenie. Dochádza k

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

rozpadu betónu, pozdĺžnym trhlinám, korózii na spodnej stavbe. Na nosnej konštrukcii sa tvoria pozdĺžne trhliny a praskliny, rozpad betónu a vlhké škvrny. Vozovka má priečne a pozdĺžne trhliny a nedostatočnú výšku ríms. Príslušenstvo mosta je trvalo pretvorené, korózia kovových častí mostného zábradlia, nevhodne ukončené zvodidlo/zábradlie, chýbajúce zábradlie. Okolie mosta tvorí nežiadúca vegetácia.

I/15 – 014 Stropkov most: Mostný objekt je charakterizovaný koeficientom stavebného stavu VI – veľmi zlý. Ochranný obklad spodnej stavby z riadkového kameňa je značne poškodený vymývaním vody, ktorá spôsobuje aj vymývanie betónu na nosnej konštrukcii. Prečnievajúce okrajové časti úložných prahov pilierov sú vystavované postupnej erózii. Na vozovke sa v mieste dilatčných škár pri oporách nachádzajú viditeľné trhliny, cez ktoré zateká voda a spôsobuje eróziu betónu, obnaženie betonárskej výstuže a jej koróziu. Taktiež bezpečnostné zariadenia a príslušenstvo mosta má obmedzenú funkčnosť.

I/77 – 033 Lenartov most: V súčasnosti je most vo veľmi zlom stave – VI. Jedná sa o klenbový most. Usporiadanie klenieb spôsobuje prekážku v odtoku vody, vírenie prúdiacej vody pri vyšších prietokoch a zatekanie vody na konštrukciu. Dochádza k opakovanému rozrušovaniu základov klenby a opevnenia dna potoka pod klenbou. Stabilita parabolickej klenby je ohrozená eróznou činnosťou vodného toku v oblasti betónových základov ako aj rozpadom betónu klenby a mostných krídel. Na okraji mosta na výtokovej strane je výrazná trhlina v oblasti nad základom klenby a na krídle. Aktuálne sú zachované len zvyšky dlažby – opevnenia na výtokovej strane mosta. Šírkové usporiadanie na moste je nedostatočné.

I/18 – 486 Vranov nad Topľou most nad železničnou traťou: Jestvujúci mostný objekt je charakterizovaný koeficientom stavebného stavu V – zlý. Dlhodobé zatekanie vody cez mostné závery, situované na oboch okrajoch mosta, spôsobilo poškodenie betónu krajných opôr, jeho lokálny rozpad a koróziu obnaženej betonárskej výstuže. Dodatočná konsolidácia a sadanie vysokých násypov pod oporami spôsobilo obnaženie rebier opôr a deformáciu svahu, čoho dôsledkom je porušenie betónovej dlažby opevnenia svahu. Nefunkčné odvodňovače, skorodované zvodidlo s poškodenými zvodnicami, obnažené vedenie verejného osvetlenia dopĺňajú zlý stav mosta.

I/18 – 392 Hôrka most: Stavebno-technický stav mosta je hodnotený stupňom VI – veľmi zlý. Jedná sa o klenbový most. Spodná stavba je tvorená šikmými krídlami. Základy krídel na vtoku sú obnažené vplyvom erozívnej činnosti vody v potoku, drieky krídel sú popraskané. Trhliny a praskliny majú negatívny vplyv na statické pôsobenie krídel. Na klenbe sú zaznamenané statické trhliny, ktoré majú vplyv na zaťažiteľnosť. V mostnom otvorení boli na spodnej stavbe zaznamenané priesaky vody cez teleso klenby. Zvýšené čelá klenby zachytávajú zemný tlak násypu telesa cesty I/18. Vplyvom nedostatočnej stability sa vplyvom tlaku zeminy nosníky na vtokovej strane posunuli a vytlačili z opôr oceľovú lávku pre peších. Na oboch stranách cesty I/18 sa nachádzajú cestné baranené zvodidlá nedostatočnej dĺžky. Stĺpiky sú skorodované, zvodnice poškodené. Zvodidlá sú vychýlené zo svojej polohy, neplnia svoju funkciu.

I/67 – 015 Gemerská Poloma most: Stavebný stav mosta je hodnotený stupňom VII – havarijný. Ako hlavný problém je značné poškodenie spodného povrchu prefabrikátov nosnej konštrukcie, kde na 8 ks nosníkov došlo k opadaniu krycej vrstvy betónu a koróziou je v značnej miere poškodená predpínacia aj betonárska výstuž. Ďalšie

identifikované nedostatky sú nadmerná hrúbka vozovky, zanesené a tečúce dilatačné škáry, upchaté odvodňovače, degradovaný betón na bočných plochách úložných prahov a záverných múrikov.

I/67 – 033 Stratená most: Stav mosta je stanovený ako veľmi zlý – VI. Rozpad betónu opory okolo úložného prahu na vtoku aj výtoku. Nosná výstuž na ľavom okraji NK sa z dôvodu degradácie betónu vytrhla z betónu a visí pod mostnou konštrukciou. Na strane vtoku sú roztrúsené inkustrácie, vlhké škvrny, odlamovanie a rozpad betónu, obnažená betonárska výstuž, korózia betonárskej výstuže, obnažená a skorodovaná hlavná nosná výstuž. Na mostnom zvršku sa nachádza diera v hornej časti medzi krajnicou a rímsou rozmerov cca 30x30 cm, nadmerná hrúbka betónu. Mostné zábradlie má poškodenú koróznu ochranu kovových prvkov.

I/67 – 021 Nižná Slaná most: Stavebný stav mosta je zlý – V. Nosníky Hájek majú poruchy spôsobené zatekaním cez neexistujúce rímasy. Rímasy sú v úplnom rozpade, trčí v celej dĺžke výstuž hlavná aj konštrukčná. Hlavné nosníky na obidvoch stranách majú obnaženú výstuž v celej šírke hlavnú aj konštrukčnú. Výstuž je korodujúca takmer na 25% z pôvodného profilu. Prietoková kapacita súčasného mostného otvoru nevyhovuje na 100-ročnú vodu s bezpečnostnou rezervou.

I/19 – 351 Trhovište most: Mostný objekt je v nevyhovujúcom stavebno-technickom stave. Stavebný stav mosta je zlý – V. Ocelové nosníky nosnej konštrukcie sú poznačené výraznou lupienkovou koróziou. Spriahajúca doska v okrajových častiach rozšírená na 0,45 m je výrazne poznačená pretekaním cez rímasy. Betón je degradovaný, krycia vrstva vypadaná a výstuž poznačená koróziou. Pomocné prúty prehrdzavené a ovisnuté. Betónové rímasy sú zasiahnuté degradačnými procesmi, ktoré sa prejavujú odpadávaním krycej vrstvy, koróziou výstuže, rozpadom a odlamovaním betónu, pozdĺžnou trhlinou v dôsledku degradačných procesov vplyvom zatekania v priestore pod rímsami. Zábradlie na rímsach je poškodené s vodorovnou výplňou, ktoré nemožno považovať za záchytné zariadenie.

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

Slovenská správa ciest má dostatočné odborné, personálne a technické kapacity a je schopná zabezpečiť realizáciu a udržateľnosť výsledkov projektu. Slovenská správa ciest je rozpočtová organizácia zriadená v roku 1996 Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (právny nástupca Ministerstvo dopravy a výstavby SR) zriaďovacou listinou 5854/M-95 zo dňa 07.12.1995. Štatutárnym orgánom SSC je generálny riaditeľ, ktorý zastupuje SSC navonok, riadi jej činnosť, koná v jej mene vo všetkých veciach a je za jej výsledky hospodárenia zodpovedný ministromi dopravy a výstavby SR. SSC má svoje regionálne zastúpenie prostredníctvom organizačných zložiek s názvom Investičná výstavba a správa ciest ("IVSC") so sídlom v Bratislave, Banskej Bystrici, Žiline a Košiciach.

Kapacita žiadateľa na riadenie projektu.

Žiadateľ má dostatočné administratívne kapacity s potrebným materiálno-technickým vybavením pre zabezpečenie komplexnej administrácie a riadenia projektu. Jednotlivé úlohy v rámci riadenia projektu bude zabezpečovať odborný tím v zmysle podmienok riadiacej dokumentácie. Zamestnanci žiadateľa majú dostatočné kvalifikačné

predpoklady a skúsenosti s implementáciou investičných dopravných projektov porovnateľného rozsahu spolufinancovanými z fondov EÚ. Na realizáciu predkladaného projektu je zostavený nasledovný projektový tím:

Hlavný koordinátor riadenia projektu

Popis zabezpečovaných aktivít:

- organizačné a technické zabezpečenie realizácie aktivít projektu (koordinácia členov projektového tímu a pod.),
- komunikácia s Poskytovateľom NFP,
- zabezpečenie publicity a informovanosti o projekte,
- zabezpečenie archivácie dokumentácie k projektu.

Projektový manažér

Zabezpečované úlohy:

- sledovanie a koordinácia povinností Prijímateľa podľa Príručky pre prijímateľa a podľa Zmluvy o NFP,
- spracovanie podkladov k zmenovým konaniam a ďalšie úkony súvisiace s implementáciou projektu,
- zodpovednosť za zabezpečenie publicity projektu,
- poskytovať RO súčinnosť pri vykonávaní kontrol,
- predkladať na RO žiadosti na prípadné zmeny zmluvy o NFP,
- sledovanie oprávnenosti výdavkov,
- zodpovednosť za získavanie a overenie podkladov do monitorovacích správ a za zabezpečenie vypracovania monitorovacích správ pre všetky typy monitorovacích správ, koordinácia agendy súvisiacej s monitorovaním projektu, zodpovednosť za dodržiavania termínov na predkladanie monitorovacích správ,
- ďalšie úkony súvisiace s implementáciou projektu ako napríklad koordinácia činnosti s dodávateľmi služieb, poskytovateľom NFP a inými dotknutými orgánmi štátnej správy súvisiacia s implementáciou projektu vrátane spracovania potrebnej dokumentácie a komunikácie vo všetkých formách ako aj účasť na pracovných stretnutiach.

Finančný manažér

Zabezpečované úlohy:

- zodpovednosť za prípravu žiadostí o platbu,
- koordinácia agendy súvisiacej s financovaním projektu, zodpovednosť za dodržiavanie termínov na predkladanie žiadostí o platbu.

Kapacita žiadateľa na realizáciu projektu

Žiadateľ má predpoklady pre realizáciu projektu a zabezpečenie jeho udržateľnosti. Do procesu implementácie predkladaného projektu sú zapojené viaceré organizačné zložky organizácie (odbor výstavby a riadenia projektov EÚ GR SSC, úsek investičnej prípravy a útvary ekonomiky a vnútorných vzťahov IVSC Košice) vrátane vedúcich pracovníkov. Zamestnanci disponujú vzdelaním technického a stavebného zamerania, potrebnou odbornou spôsobilosťou a mnohoročnými skúsenosťami s investičnou prípravou projektov. Úsek investičnej prípravy IVSC Košice disponuje potrebnými vedomosťami a odbornými kapacitami na zabezpečenie realizácie projektu.

Kapacita žiadateľa na prevádzku projektu

Žiadateľ disponuje dostatočnými administratívnymi kapacitami s potrebnou odbornou spôsobilosťou a know-how a potrebným materiálno-technickým zázemím na zabezpečenie udržateľnosti 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)

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu špecifického cieľa 6.2 „Zlepšenie bezpečnosti a dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy“ v rámci PO6 Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

I/66 – 064 Kežmarok most: Cieľom je odstránenie zistených porúch súčasného mosta a príslušného úseku cesty I/66 tak, aby sa zlepšil stavebno-technický stav mosta a bolo zabezpečené plynulé a bezpečné prevedenie motorovej a nemotorovej dopravy.

I/68 – 41 Sabinov most: Cieľom stavby je rekonštrukcia mosta č. 68-041, rekonštrukcia cestného telesa a príslušného úseku cesty podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto dôležitom cestnom ťahu.

I/77 – 012 Podolíneec most: Cieľom stavby sú stavebné úpravy na moste a príslušných úsekoch cesty podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli bezpečnosti cestnej premávky na celom cestnom ťahu.

I/15 – 014 Stropkov most: Cieľom je odstránenie zistených porúch súčasného mosta a príslušného úseku cesty I/15, tak aby sa zlepšil stavebno-technický stav mosta a bolo zabezpečené plynulé a bezpečné prevedenie dopravy.

I/77 – 033 Lenartov most: Účelom stavby je realizovať prestavbu mosta s cieľom zabezpečiť, aby mostný objekt spoľahlivo a bezpečne plnil svoju funkciu vrátane vyhovujúcej zaťažiteľnosti mosta podľa TP 2016 Zaťažiteľnosť cestných mostov a lávok.

I/18 – 486 Vranov nad Topľou most nad železničnou traťou: Rekonštrukcia mostného objektu je potrebná na odstránenie zistených porúch súčasného mosta a príslušného úseku cesty I/18. Tým sa zlepší stavebno-technický stav mosta a bude zabezpečená plynulosť a bezpečnosť premávky.

I/18 – 392 Hôrka most: Cieľom a účelom stavby je odstránenie nevyhovujúceho stavebno-technického stavu mosta, predĺženie životnosti mostného objektu a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v dotknutom úseku cesty I/18.

I/67 – 015 Gemerská Poloma most: Účelom rekonštrukcie mostného objektu je zrekonštruovať mostný zvršok a nosnú konštrukciu tak, aby bola zabezpečená bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky na danom úseku cesty.

I/67 – 033 Stratená most: Cieľom stavby je rekonštrukcia mosta ev.č. 67-033 podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto cestnom ťahu.

I/67 – 021 Nižná Slaná most: Cieľom stavby je prestavba mosta podľa aktuálnych STN a EU noriem kvôli zabezpečeniu bezpečnosti cestnej premávky na tomto

dôležitom cestnom ťahu a zabezpečenie potrebnej prietokovej kapacity mosta. Zlepšením dopravno-technického stavu komunikácie, dobudovaním dopravných subsystémov sa skvalitní plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky v danom území.

I/19 – 351 Trhovište most: Účelom a cieľom stavebnej akcie, ktorej súčasťou sú tri stavebné objekty je zlepšenie stavebno-technického stavu cesty I/19 a zabezpečenie plynulosti a bezpečnosti premávky na predmetnom úseku cesty I/19.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele, ktoré musia byť definované, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizácia výdavky dosiahne. ⁶				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ
Odstránenie nevyhovujúceho stavebno-technického stavu mostov, zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy	P0015 – Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (I. triedy)	1,448 km	Realizácia projektu	CO14 - Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest
	P0243 – Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy	11	Realizácia projektu	O0093 – Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy
	P0583 – Počet zmodernizovaných mostov (na cestách I. triedy)	11	Realizácia projektu	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.

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

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁷

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁸	Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných ciest (I. triedy)
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacie správy projektu

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa	Počet odstránených kritických nehodových lokalít a kolíznych bodov na cestách I. triedy
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacie správy projektu

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa	Počet zmodernizovaných mostov (na cestách I. triedy)
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacie správy projektu

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
Zvýšenie plynulosti dopravy Zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie	Široká verejnosť	Početnosť nie je možné exaktne určiť, projekt a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť vrátane tuzemských a zahraničných prepravcov

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

⁷V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

⁸V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavná aktivita projektu – stavebné práce

- Stavebné práce – práce zhotoviteľa diela súvisiace s uskutočnením požiadaviek podľa výkazu výmer na stavebné práce, ktorý je súčasťou súťažných podkladov verejného obstarávania. Výber zhotoviteľa bude zabezpečený prostredníctvom verejnej súťaže v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní.

Podporné aktivity

Publicita a informovanosť

- Informačná tabuľa – umiestnenie veľkoplošnej informačnej tabule bude počas celej doby fyzickej realizácie aktivít projektu na viditeľnom mieste, t.j. v 11 lokalitách mostných objektov.
- Stála pamätná tabuľa – bude inštalovaná najneskôr do 3 mesiacov od ukončenia realizácie aktivít projektu. Rozsah požadovaných údajov a technických parametrov tabule bude v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu.

Interné riadenie projektu – predpokladom úspešnej realizácie projektu je jeho efektívne riadenie. Riadenie projektu, ako podporná aktivita, je zabezpečované internými zamestnancami žiadateľa, SSC a IVSC Košice. Externé riadenie nebolo/ nebude uplatňované. Riadenie projektu prebieha v nasledovných etapách:

- riadenie prípravy projektu, prípravy a realizácie verejného obstarávania k projektu a prípravy žiadosti o NFP (aktivity súvisiace s riadením a koordináciou prípravy projektu),
- riadenie implementácie projektu (aktivity zamerané na riadenie a koordináciu realizácie stavby a projektu po podpise zmluvy o NFP do ukončenia implementácie projektu).

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 projektu	Odstránenie nevyhovujúceho stavebno-technického stavu mostov, zvýšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy	Žiadateľ	25
Publicita a informovanosť	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu OPII	Žiadateľ	25

Interné riadenie projektu	Zabezpečenie interného riadenia projektu	žiadateľ	25
---------------------------	--	----------	----

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 vyme
Aktivita 1 – Realizácia projektu	7 300 000,00 €	
Podaktivita 1.1 – Stavebné práce	7 300 000,00 €	Práce zhotoviteľa diela súvisiace s uskutočnením požiadaviek podľa výkazu výmer na stavebné práce, ktorý je súčasťou súťažných podkladov plánovaného verejného obstarávania. Výber zhotoviteľa bude zabezpečený prostredníctvom verejnej súťaže v súlade so zákonom o verejnom obstarávaní. Predpokladaná hodnota zákazky na stavebné práce je 7 300 000,00 EUR s DPH.
Hlavné aktivity SPOLU	7 300 000,00 €	

Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity Publicita a informovanosť	33 000,00 €	Informačné a stále pamätné tabule v 11 lokalitách. Predpokladanú hodnotu na dočasnú informačnú a stálu pamätnú tabuľu vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu atď.) max 33 000 EUR (informačná 2 000 €, stála 1 000 €, t.j. 11 x 1 000 + 11 x 2 000). Presná výška výdavku bude stanovená prieskumom trhu a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom
Riadenie projektu	46 336,00	Riadenie projektu – výška výdavku je obvyklá v danom odbore, čase a mieste, je primeraná úlohám a zodpovednostiam osôb zapojených do realizácie projektu a je stanovená v súlade s podmienkami oprávnenosti osobných výdavkov uvedených v Príručke k oprávnenosti výdavkov OPII
Podporné aktivity SPOLU	79 336,00 €	
CELKOM	7 379 336,00 €	

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

Deklarujeme, že NP vyhovuje zásade doplnkovosti.

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 investičné⁹ typy projektov.

⁹ Investičný projekt – dlhodobá alokácia finančného aj nefinančného kapitálu na naplnenie investičného zámeru až do etapy, kedy projekt vstúpi do prevádzkovej etapy a prípadne začne

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹⁰ ? (áno/nie)	nie
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	N/A
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹¹	N/A Vzhľadom na charakter projektu sa neuvažuje so zabezpečením štúdie uskutočniteľnosti

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

I/66 – 064 Kežmarok most



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.

10

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>)

11

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

I/68 – 041 Sabinov most



I/77 – 012 Podolíneec most



I/15 – 014 Stropkov most



I/77 – 033 Lenartov most



I/18 – 486 Vranov nad Topľou most nad žel. traťou



I/18 – 392 Hôrka most



I/67 – 015 Gemerská Poloma most



I/67 – 033 Stratená most



I/67 – 021 Nižná Slaná most



I/19 – 351 Trhovište most

