

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 3. 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 naplňania 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 podporiť dopravnú obslužnosť na území Prešovského a Košického kraja, obnoviť jestvujúci park mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy obstaraním nových vlakových jednotiek (9 ks EJ), ktoré budú využívané v prímestskej a v regionálnej železničnej doprave východoslovenského regiónu a napomôžu zvýšiť kvalitu a rozsah ponúkaných služieb na úsekoch železničných tratí: Košice – Lipany – Plaveč, Košice – Trebišov, resp. po elektrifikácii až po Humenné, Košice – Michalany – Čierna n/Tisou (z dôvodu obratovania), Košice – Moldava n/Bodvou po prípadnej elektrifikácii, ktoré patria do budovaného integrovaného dopravného systému Prešovského a Košického kraja. Nové jednotky nahradia zastarané viac ako 43-ročné vozidlá – PTG 460, ktoré sú opotrebované a často poruchové. Ich prevádzková spoľahlivosť sa podstatne zhoršila a v súčasnosti si vyžadujú úplnú obnovu. Navyše tieto vozidlá nezodpovedajú ekologickým požiadavkám a tiež požiadavkám a potrebám cestujúcich z hľadiska komfortu a kultúry cestovania. Nové vlakové jednotky budú mať rozchod 1 435 mm a prevádzkovú rýchlosť 160 km/hod. na napájacích systémoch 25 kW/50 Hz a 3 kV DC, budú nízkopodlažné a prispôbené na prepravu imobilných cestujúcich, ich kapacita bude minimálne 300 miest na sedenie. Vybavené budú

klimatizáciou, WiFi, moderným informačným systémom (vizuálny/akustický), systémom počítania cestujúcich, kamerovým systémom, atď. Nové jednotky budú umožňovať prepravu 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 významným prínosom 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	PO 1 - 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)	Prešovský kraj a Košický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	Široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	Realizátorom (a prijímateľom) daného projektu je ZSSK, ktorá je dominantným poskytovateľom železničnej osobnej dopravy na 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
---	--

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).

	<p>parku. Predmetný projekt vychádza z tejto stratégie. Obstaranie nových EJ umožní skvalitniť a zatriktívniť služby železničnej dopravy pre cestujúcu verejnosť na území Prešovského a Košického kraja na úsekoch železničných tratí: Košice – Lipany – Plaveč, Košice – Trebišov, resp. po elektrifikácii až po Humenné, Košice – Michal’any – Čierna n/Tisou (z dôvodu obratovania), Košice – Moldava n/Bodvou po prípadnej elektrifikácii. 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

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.

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

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

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	06/2021
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	II. štvrťrok 2021
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	IV. štvrťrok 2020
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	37 mesiacov*

* Vrátane podporných aktivít projektu.

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	74 927 443,50 EUR
Celkové oprávnené výdavky projektu	74 927 443,50 EUR*
Vlastné zdroje prijímateľa	0,00 EUR

* Oprávnené investičné náklady (t. j. celkové investičné náklady znížené o medzeru vo financovaní, ktorá podľa spracovanej štúdie uskutočniteľnosti činí 95,55 %) predstavujú sumu 74 927 443,50 EUR. ZSSK sa na financovaní predmetného projektu bude podieľať vlastnými zdrojmi 3 489 556,50 EUR. Celkové investičné náklady projektu budú predstavovať 78 417 000 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
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského kraja pre roky 2014 – 2020
- Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja
- Návrh Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického kraja pre roky 2014 – 2020
- Regionálna integrovaná územná stratégia Košického kraja na roky 2014 – 2020
- Návrh Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja

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

- Štúdia uskutočniteľnosti: Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 3. časť (verzia z novembra 2019 spracovaná pre potreby hodnotenia Útvaru hodnoty za peniaze)

Závery predmetnej štúdie uskutočniteľnosti:

- Obnova zastaraných a poruchových vlakových jednotiek v regionálnej doprave východoslovenských krajov je nevyhnutná. Jestvujúce vozidlá sú v prevádzke viac ako 43 rokov a v najbližšom období bude nevyhnutné ich vyradiť a bez nahradenia vyradených vozidiel by regionálna doprava v týchto územiach nemohla poskytnúť potrebný objem 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 regióne Prešovského a Košického kraja medziročne postupne zvyšuje. Zvýšený prírastok cestujúcich pokračoval aj v roku 2019. Rastúci počet cestujúcich na tratiach zvyšuje požiadavky na kvalitu a komfort prepravy.
- Obnovený vozidlový park ovplyvní aj budúci dopyt cestujúcich, pre ktorých kvalitnejšia železničná prepravná ponuka sa stane atraktívnou, a to aj pre tých cestujúcich, ktorí v súčasnosti využívajú verejnú autobusovú a automobilovú dopravu.
- Analýza nákladov a prínosov projektu preukázala efektívnosť obnovy vozidiel v regionálnej doprave v Prešovskom a Košickom kraji. Poruchový vozidlový park a prevádzková nespôsobilosť týchto vozidiel by v najbližšom období mohla obmedziť železničnú prepravu a presunúť cestujúcich na verejnú cestnú dopravu. Zabránenie vzniku takéhoto stavu umožní realizácia daného projektu, zlepšená ponuka železničnej prepravy, vyššia kvalita a komfort prepravy. Zároveň sa vytvoria priaznivé podmienky pre budovanie integrovaného dopravného systému (IDS), od ktorého sa očakáva skvalitnenie verejnej dopravnej obsluhy v tomto regióne.

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

Predmetný projekt vychádza z dlhodobej koncepcie modernizácie ŽKV, naviazaný je na aktualizovanú stratégiu ZSSK do roku 2030 a na ďalšie koncepčné rozvojové dokumenty ZSSK. Zároveň úzko nadväzuje na viaceré malé (ekvivalent národného projektu v rámci OPII) 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 –

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

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.

Podobne ako vyššie uvedené projekty aj predkladaný projektový zámer rieši obnovu zastaraných, opotrebovaných a poruchových vozidiel, a to konkrétne vlakových súprav PTG 460, ktoré sú z prevádzkových dôvodov využívané na frekventovaných tratiach č. 180, 188, 190 a 191, kde sa denne prepravuje vysoký počet cestujúcich. V pracovný deň tieto vozidlá prepravujú viac ako 14 000 cestujúcich a ročne sa nimi prepraví až 4,5 mil. osôb. Vlakové jednotky PTG 460 konštrukčne a ani technickým stavom nevyhovujú potrebe integrácie verejnej dopravy a odľahčeniu cestných úsekov v okolí regionálnych centier Prešov a Košice, kde rýchlo narastá počet cestujúcich osobnými automobilmi a verejnými autobusmi. Pre udržanie vysokej miery spoľahlivosti železničnej dopravy a primeranej rýchlosti prepravy je nevyhnutné, aby vlakové súpravy PTG 460 boli vyradené z prevádzky a nahradené novými jednotkami.

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).

Všetky nové a zmodernizované ŽKV nadobudnuté vďaka realizácii projektov sú určené na využívanie v prímestskej a v regionálnej doprave a pomerne významným spôsobom napomáhajú obnovovať vozidlový park ZSSK. Synergickým efektom je príspevok k rastu kvalitatívnych parametrov služieb železničnej osobnej dopravy, k rastu jej atraktívnosti a ponúkaného komfortu. Prejavuje sa to v raste počtu osôb využívajúcich železničnú (predovšetkým tých, ktorí doposiaľ využívali menej ekologickú cestnú dopravu) a tým i verejnú dopravu. V konečnom dôsledku implementácia projektov prispieva k rastu mobility obyvateľstva a strednodobo sa premieta i do zvýšenia výkonnosti a konkurenčnej pozície železničnej, a teda i verejnej osobnej dopravy. ZSSK v rámci daného projektu predpokladá 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 a poruchových vlakových súprav PTG 460 v regionálnej doprave PSK a KSK, ktorá je nevyhnutná. Uvedené vozidlá sú v prevádzke viac ako 43 rokov a v najbližšom období ich bude nutné vyradiť. Bez nahradenia týchto súprav regionálna doprava vo východnej časti SR nebude môcť poskytnúť potrebný objem prepravných služieb;
- jestvujúce vlakové súpravy neposkytujú požadovaný prepravný komfort a cestujúcich odrádzajú od využívania železničnej osobnej dopravy. Nové vlakové jednotky poskytnú cestujúcej verejnosti kvalitnejšie služby, zvýšený komfort a kultúru cestovania, časové úspory, zvýšenie spoľahlivosti a bezpečnosti dopravy;
- jestvujúce vlakové súpravy sú vysoko poruchové a náhradné diely na ich opravy už nie sú dostupné. ZSSK ich musí vlastnými prostriedkami vyrábať, čo nežiaduco zvyšuje náklady na opravy, predlžuje dobu prestojov v opravovniach a zvyšuje tiež celkové náklady udržovania týchto vozidiel v prevádzke;
- jestvujúce vozidlá nezodpovedajú ekologickým požiadavkám, ich nahradenie novými vlakovými jednotkami ohľaduplnými k životnému prostrediu prinesie pozitívne environmentálne dopady;
- obnovou vozidiel sa dosiahne vyššia úroveň prepravného komfortu železnicou, zvýši sa záujem o železničnú prepravu na danom území, dôjde k odľahčeniu cestnej dopravy a k zlepšeniu podmienok pre budovanie integrovaného dopravného systému Prešovského a Košického kraja.

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

ZSSK už v predchádzajúcom období úspešne zrealizovala viacero investičných projektov. Všetky projekty pritom implementovala bez partnerov. Je tak overené, že disponuje dostatočnými administratívnymi a tiež technickými kapacitami, a to jednak z hľadiska riadenia projektov, kde bude do projektu zapojený projektový manažér a finančný manažér, ako i prevádzkovými kapacitami. ZSSK disponuje dostatočnou technickou kapacitou zamestnancov s potrebnou kvalifikáciou a s dlhoročnými skúsenosťami v oblasti prevádzky a údržby.

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

V období udržateľnosti projektu ako aj počas zvyšných rokov v rámci referenčného obdobia do projektu vstúpia aj iní prevádzkoví zamestnanci ZSSK, ktorí sa budú starať o chod a prevádzku obstaraných vozidiel, o ich údržbu a opravy.

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 podporiť dopravnú obslužnosť na území Prešovského a Košického kraja a prispieť ku skvalitneniu ponuky služieb železničnej osobnej dopravy prostredníctvom obstarania nových elektrických jednotiek určených na prevádzku na frekventovaných tratiach vo východnej časti Slovenska. K dôležitým zámerom realizácie uvedeného projektu patrí tiež podpora integrácie verejnej osobnej dopravy s cieľom vybudovať integrovaný dopravný systém Prešovského a Košického kraja.

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.

Nákup nových vlakových jednotiek skvalitní vozidlový park, čo umožní ďalej rozvíjať a zlepšovať ponuku verejnej osobnej dopravy v rámci Východu Slovenska a zvlášť podporiť integráciu verejnej dopravy s cieľom vybudovať integrovaný dopravný systém v krajoch Prešov a Košice. 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 v rámci nej i železničnej dopravy cestujúcimi a k ich žiaducemu odklonu od využívania cestnej dopravy a najmä IAD. Kvalitná ponuka prepravných služieb, nižšia spotreba energií a zlepšenie kvality 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 PSK a KSK a na ich trvalo udržateľný rozvoj.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

<p>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</p>				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷
Obstaranie nových elektrických jednotiek	P0237 Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave	9	Obnova mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy	O0086 Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave
Obstaranie nových elektrických jednotiek	P0350 Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave	5 698 691*	Obnova mobilných prostriedkov železničnej osobnej dopravy	N/A
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

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

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

⁶ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka 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.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	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	Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Prijímateľ bude priebežne poskytovať údaje o implementácii projektu formou výročných monitorovacích a dopadových správ.

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

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹¹
Zvýšenie kvality služieb ponúkaných železničnou verejnou osobnou dopravou v regióne Prešovského a Košického kraja, zlepšenie kultúry a komfortu cestovania, zlepšenie spoľahlivosti a bezpečnosti v službách verejnej železničnej osobnej dopravy v regióne	Široká verejnosť	Početnosť cieľovej skupiny nie je možné exaktne stanoviť, nakoľko predmetné služby bude môcť využiť každý cestujúci (obyvatelia daných krajov, turisti a návštevníci zo Slovenska i zo zahraničia). Predpokladáme, že v roku 2023 počet cestujúcich využívajúcich nové vlakové jednotky bude predstavovať cca 5,7 mil. osôb.

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

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou bude dodanie 9 kusov nových elektrických jednotiek s kapacitou minimálne 300 miest na sedenie pre prímestskú a regionálnu dopravu na území Prešovského a Košického kraja. Nové jednotky budú mať rozchod 1 435 mm a prevádzkovú rýchlosť 160 km/hod. na napájacích systémoch 25 kW/50 Hz a 3 kV DC, budú nízkopodlažné a prispôsobené na

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.

prepravu imobilných cestujúcich. Súčasťou ich výbavy bude klimatizácia, WiFi, moderný informačný systém (vizuálny/akustický), systém počítania cestujúcich, kamerový systém, priestor pre prepravu bicyklov, kočíkov, nadrozmerných batožín, atď. Nové EJ 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 EJ bude realizovaný v intenciách zákona o verejnom obstarávaní. Súčasťou dodávky v rámci tejto aktivity bude aj technická dokumentácia k vozidlám a zaškolenie zamestnancov dopravcu.

Povinné podporné aktivity (Riadenie projektu a Informovanosť a komunikácia) bude žiadateľ financovať z vlastných zdrojov.

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

Názov aktivity	Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>)	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Obnova mobilných prostriedkov železničnej verejnej osobnej dopravy	Obstaranie nových elektrických jednotiek	Žiadateľ dodávateľským spôsobom na základe verejného obstarávania a kúpnej zmluvy na dodanie nových EJ	31 mesiacov

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

13. Rozpočet

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

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma v EUR	Uved'te plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1		
023 Dopravné prostriedky	74 927 443,50*	Nákup 9 kusov nových elektrických jednotiek pre región Prešovského a Košického kraja.
Hlavné aktivity SPOLU	74 927 443,50	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity	0,00	
Podporné aktivity SPOLU	0,00	
CELKOM	74 927 443,50	

* Celkové investičné náklady na hlavnú aktivitu boli stanovené na základe prieskumu trhu. Oprávnené investičné náklady (t. j. celkové investičné náklady znížené o medzeru vo financovaní, ktorá podľa spracovanej štúdie uskutočniteľnosti činí 95,55 %) predstavujú sumu 74 927 443,50 EUR.

ZSSK sa na financovaní predmetného projektu bude podieľať vlastnými zdrojmi 3 489 556,50 EUR. Celkové investičné náklady projektu budú predstavovať 78 417 000 EUR.

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. V rámci uvedeného projektu bude žiadateľ sám financovať niektoré časti kúpnej zmluvy – ZSSK bude financovať neoprávnené výdavky, ako aj výdavky nad rámec finančnej medzery.

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

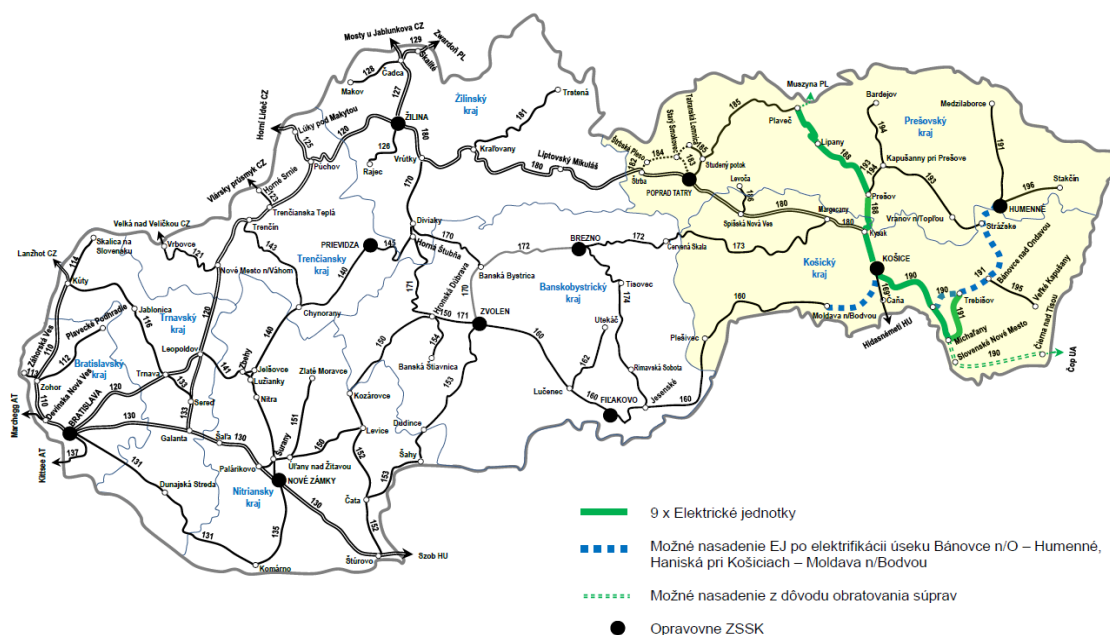
Národný projekt nebude využívať zjednodušené vykazovanie výdavkov.

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)	áno
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete, uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	Predmetná štúdia je dostupná na internete: https://www.zssk.sk/o-spolocnosti/projekty-eu/opii/
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹⁴	N/A

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.



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).