



Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia – 2. fáza

Budúci žiadateľ²: Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 81361 Bratislava, Bratislava - mestská časť Staré Mesto

Poskytovateľ: Ministerstvo dopravy SR

Partner, ktorý sa bude zúčastňovať na implementácii aktivít NP (ak je to relevantné)

Obchodné meno/názov	N/A
Právna forma	N/A
Sídlo	N/A
IČO	N/A
Zdôvodnenie potreby partnera NP	N/A
Kritériá pre výber partnera ³	N/A
Má partner jedinečné postavenie na implementáciu týchto aktivít? Ak áno, na akom základe?	N/A

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

Sumárne informácie o národnom projekte

Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR)	37 365 979,04
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Košický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak je to relevantné)	verejnosť
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity ⁴	nie

¹ Formulár zámeru NP predstavuje minimálny obsahový štandard, ktorý je poskytovateľ oprávnený dopĺňať a rozširovať na základe svojich potrieb.

Poskytovateľ je oprávnený predkladať na zasadnutie komisie pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027, ktoré sa uskutoční najneskôr do 30.6.2023 zámer NP na odlišnom formulári, v ktorom musia byť zohľadnené požiadavky, vyplývajúce zo zákona č. 121/2022 Z. z.

² Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak je to relevantné), sídlo

³ Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli kritériá zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber 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 verejnom obstarávaní.

⁴ Zo zoznamu sa vyberie: "áno" v prípade, ak sa celý NP plánuje realizovať výhradne v lokalitách Atlasu rómskych komunit a súčasne bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity; "čiastočne" v prípade, ak sa projekt plánuje realizovať/aj realizovať (časť projektu) v lokalite Atlasu rómskych

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko 2021 – 2027⁵

Cieľ politiky súdržnosti ⁶	3 Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility
Priorita	3P1 Doprava
Špecifický cieľ	RSO3.1 Rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej a intermodálnej TEN-T odolnej proti zmene klímy
Opatrenie (ak je to relevantné)	3.1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov
Súvisiace typy akcií ⁷	Modernizácia, resp. renovácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty, zvyšovanie kapacity, elektrifikácia tratí, dispečerizácia tratí) a kľúčových železničných uzlov

Zákonné požiadavky (§ 23 ods. 3 zákona č. 121/2022 Z. z.)

1. Dôvod určenia prijímateľa národného projektu⁸

Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkazom na Program Slovensko 2021 – 2027, v ktorom je priamo uvedený prijímateľ; odkazom na platné predpisy, podľa ktorých má prijímateľ osobitné, jedinečné/unikátne kompetencie na implementáciu aktivít NP priamo zo zákona; odkazom na národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP a pod.).

V prípade predkladaného projektu ide o národný projekt v zmysle **§ 23, ods. 2, písm. b) zákona č. 121/2022 Z. z.**, ktorý realizuje prijímateľ (Železnice Slovenskej republiky), ktorého kompetencie vyplývajú z osobitných predpisov (zákon č. 258/1993 Z. z. a 513/2009 Z. z.). Vzhľadom na legislatívou vymedzenú pôsobnosť ide vo vzťahu k predkladanému projektu o jediného oprávneného prijímateľa v SR.

Činnosť a postavenie ŽSR vyplýva z §1 a 2 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky a zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

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.

komunit a súčasne bude financovaný z alokácie bez špecifického určenia pre marginalizované rómske komunity; "nie" v prípade, ak projekt sa neplánuje realizovať v lokalite Atlasu rómskych komunit.

⁵ V prípade zámeru NP, ktorý sa plánuje financovať z viacerých cieľov politiky súdržnosti / priorít / špecifických cieľov / opatrení sa vyberú zo zoznamu viaceré položky.

⁶ V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-"

⁷ V súlade s informačným monitorovacím systémom

⁸ V prípade, ak ide o prijímateľa, ktorý nie je určený v Programe Slovensko 2021 – 2027, alebo ktorého kompetencie nevyplývajú z osobitných predpisov podľa zákona č. 121/2022 Z. z., príslušná komisia pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 schválením zámeru NP schvaľuje aj prijímateľa NP. V opačnom prípade sa prijímateľ NP neposudzuje.



ŽSR sú podľa zákona č. 258/1993 Z. z. 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 priestectia, železničné stanice, atď.

2. Odôvodnenie využitia národného projektu

Vysvetlite, prečo je nevyhnutné realizovať NP, prípadne ako budú využité výstupy projektu.

Predmetom projektu je uskutočnenie stavebných prác týkajúcich sa elektrifikácie trate vrátane predelektrifikačných a iných úprav v zmysle projektovej dokumentácie k tejto stavbe. Predmetný projekt zahŕňa 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 zvršok a spodok a zvýši sa rýchlosť vo vybraných oblúkoch, vymenia sa staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia (okrem stanice Haniska) s inštaláciou ich diaľkového riadenia a kompletne sa vymenia nástupištia.

Projekt z hľadiska jeho vecného zamerania, charakteru aktivít, geografického záberu a ďalších atribútov rieši komplexne a systémovo konkrétne oblasti podporované z Programu Slovensko, a to s celonárodným dopadom a realizácia jeho aktivít vychádza z jasne stanovených národných politík v oblasti dopravy.

Cieľom projektu je dosiahnuť lepší dopravný komfort cestujúcich jednak zlepšením dynamiky jazdy, lepšou vybavenosťou trate a jej vyššiu prepojenosť v rámci vybudovania integrovaného dopravného systému v košickom regióne za účelom zlepšenia parametrov koľajovej dopravy.

Stavba po realizácii bude spĺňať požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Elektrifikovaná železničná trať bude slúžiť širokej verejnosti – všetkým užívateľom železničnej dopravy vrátane tuzemských a zahraničných dopravcov. Realizácia projektu prispeje k plneniu opatrení a strategických zásad definovaných v národnej dopravnej stratégii - Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do roku 2030, ako aj k plneniu opatrenia 3.1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov v rámci špecifického cieľa RSO3.1 Programu Slovensko zameraného na rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy.

3. Odôvodnenie vylúčenia výberu projektu prostredníctvom výzvy (prostredníctvom „súťažného postupu“)

Zdôvodnite, prečo je vhodnejšie realizovať NP ako vyhlásiť výzvu (napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom projektu realizovaného na základe výzvy vzhľadom na efektívnejší spôsob naplňania cieľov Programu Slovensko 2021 – 2027, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov, efektívnosť služby poskytovanej cieľovej skupine, zabezpečenie štandardov kvality a pod.).



Národný projekt je súčasťou trate hlavného južného železničného koridoru Košice – Zvolen – Bratislava, ktorý je zaradený do súhrnnej siete TEN-T. Zároveň sa jedná o pokračovanie financovania tzv. fázovaného projektu financovaného z prostriedkov OP Integrovaná infraštruktúra (PO 2014 – 2020). ŽSR sú v zmysle platnej legislatívy povinné spravovať a prevádzkovať železničnú infraštruktúru, ako aj zabezpečovať jej výstavbu, opravy a údržbu. Vzhľadom na osobitné kompetencie vo vzťahu k aktivitám projektu sú ŽSR jediným možným oprávneným prijímateľom projektu a aplikácia výzvy prostredníctvom „súťažného postupu“ je preto irelevantná. Vzhľadom na charakter/zameranie projektu a vopred daného prijímateľa projektu sa nebude uplatňovať súťažný postup pri výbere projektu, ale poskytovateľ vyhlási priamo pre prijímateľa (ŽSR) výzvu na predloženie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku v súlade so zákonom č. 121/2022 o príspevkoch z fondov EÚ.

4. Odôvodnenie rozhodnutia nezapojiť partnerov do implementácie aktivít

Ak nezapojíte do implementácie aktivít NP niektorého z partnerov podľa článku 8 nariadenia o spoločných ustanoveniach⁹, zdôvodnite ich nezapojenie. V prípade, ak žiadateľ spolupracoval s partnermi už pri príprave zámeru NP aj s partnermi, uvedie informáciu o ich zapojení v tejto časti.

Konkrétne ide o:

- regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy;
- hospodárskych a sociálnych partnerov;
- občiansku spoločnosť;
- výskumné organizácie a univerzity.

Vlastníkom železničnej infraštruktúry je Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky. Pre správu a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry boli v zmysle zákona č. 258/1993 Z. z. zriadené Železnice Slovenskej republiky. V zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej s MD SR, ako aj podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, plnia ŽSR funkciu manažéra infraštruktúry, ktorého hlavnými úlohami sú zaistenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železničnej siete, výkon nevyhnutných služieb súvisiacich s prevádzkovaním a zabezpečením rozvoja železničnej infraštruktúry a zodpovednosť za správu, výstavbu, prevádzku, opravy a údržbu železničnej infraštruktúry.

Zapojenie partnera je irelevantné.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

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

- Program Slovensko 2021-2027,
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030,
- Územný plán VÚC Košice
- Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru,
- Stratégia Európa 2020.

⁹ Nariadenie (EÚ) 2021/1060



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

Navrhovaný zámer priamo nadväzuje na výstupy štúdie realizovateľnosti s názvom „ŽSR, Elektrifikácia trate Haniska – Veľká Ida – Moldava nad Bodvou mesto“. Štúdia realizovateľnosti bola spracovaná v troch variantných riešeniach:

- A – elektrifikácia trate (základný variant),
- B – elektrifikácia trate (redukovaný variant),
- C – elektrifikácia trate (minimálny variant).

Na základe výsledkov štúdie realizovateľnosti bol spracovateľom na realizáciu odporúčaný variant B.

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti variantu B sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota investície: **FNPV/C = -28 809 959 EUR**
- Finančné vnútorné výnosové percento investície **FRR/C = -3,00%**

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti variantu B sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: **ENPV = + 7 414 492 EUR**
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: **ERR = 6,28%**
- Podiel diskontovaných nákladov a výnosov: **B/C = 1,24**

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

Účelom projektu "Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, realizácia" je zmena motorovej trakcie na energeticky výhodnejšiu elektrickú trakciu. Navrhnutá je elektrifikácia existujúcej čiastočne zdvojkolajnej trate č. 109 A (podľa TTP) v úseku Haniska pri Košiciach - Veľká Ida - Moldava nad Bodvou a jednokoľajnej trate č. 111 (podľa TTP) v úseku Moldava nad Bodvou – Moldava nad Bodvou, mesto. Stavba elektrifikácie železničnej trate v úseku Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, mesto je líniového charakteru a jej stavenisko sa nachádza na území, ktoré je vymedzené existujúcimi železničnými traťami:

- **Železničná trať Košice – Plešivec** (109 A podľa TTP) je jednokoľajná neelektrifikovaná trať okrem dvojkolajného úseku Košice – Haniska pri Košiciach, ktorý je elektrifikovaný jednosmernou trakčnou prúdovou sústavou 3 kV. Trolejové vedenie je v ŽST Haniska pri Košiciach ukončené v žkm 8,010. Napájanie trolejového vedenia je zabezpečené z existujúcej trakčnej meniarne v Haniske pri Košiciach. Najväčšia traťová rýchlosť je 100 km/hod. Na trati je inštalované traťové zabezpečovacie zariadenie 2. kategórie (reléový poloautoblok obojsmerný). Zábrzdňacia vzdialenosť – 700 m. Úsek Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou má dĺžku 20,610 km a je čiastočne dvojkolajný (úsek Chým – Čečejevce). V medzistaničnom úseku sú 3 dopravne s koľajovým rozvetvením (ŽST Veľká Ida, Výhybňa Chým, ŽST Čečejevce), 3 zastávky a 8 úroveňných priecestí. Staničné zabezpečovacie zariadenie – 3. kategória, priecestné zabezpečovacie zariadenia – 2. kategória.
- **Železničná trať Medzev – Moldava nad Bodvou** (111 podľa TTP) je jednokoľajná, neelektrifikovaná trať. Najväčšia traťová rýchlosť – 50 km/hod. Traťové



zabezpečovacie zariadenie – 1. kategórie (telefonické dorozumievanie). Zábrzdňá vzdialenosť – 400 m. Staničné zabezpečovacie zariadenie – 1. kategórie. Zast. Moldava nad Bodvou mesto leží v žkm 1,300 v medzistaničnom úseku Moldava nad Bodvou – Jasov (dĺžka úseku 10,181km). Na trati je prevádzkovaná len nákladná doprava (1/1Mn).

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 postavenie železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam, kde je to opodstatnené).

Medzi hlavné problémové oblasti, ktoré je potrebné 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 počiatočnej 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 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.

- d. Uvedte, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov¹⁰ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak je to relevantné):

Navrhovaný zámer priamo nadväzuje na projekt zaradený do OPII s názvom „Elektrifikácie trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia“ (kód projektu v ITMS 2014+: NFP311050BBC7), ktorý bude realizovaný ako fázovaný, pričom 2. fáza je predmetom predkladaného zámeru národného projektu.

¹⁰ V prípade, ak je to relevantné, uvedte aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2014 – 2020.



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

Interná administratívna kapacita – 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, resp. SO pre Program Slovensko. 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.

Externá administratívna kapacita – realizácia stavebných prác pre projekt „Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia – 2. fáza“ bude zabezpečená externými dodávateľmi v zmysle platnej zmluvy o dielo uzatvorenej na základe výsledku verejného obstarávania.

Finančná kapacita – riadenie projektového manažmentu bude zabezpečené internými kapacitami (interní zamestnanci ŽSR), ktorých refundáciu si nebudeme nárokovať z prostriedkov Programu Slovensko. 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 prostredníctvom projektového manažéra a zamestnancov ŽSR, ktorí disponujú 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.

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy/výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej Programom Slovensko 2021 – 2027, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej priority/špecifického cieľa/opatrenia (ak je to relevantné).

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, a programového obdobia 2014-2020, kedy prebiehala prvá fáza realizácie. 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).

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu cieľov a očakávaných výsledkov opatrenia 3.1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov v rámci špecifického cieľa RSO3.1 Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy Programu Slovensko 2021 – 2027.

7. Ciele národného projektu a ich meranie

V tabuľke nižšie uveďte merateľné ukazovatele projektu. Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹¹.

Cieľ národného projektu	Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód a názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹²
Zlepšenie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty v úseku Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou	výstup	PSKPRCO49 Dĺžka rekonštruovaných alebo modernizovaných tratí - TENT	km	20,61
	výsledok	PSKPRCR101 Časové úspory vďaka lepšej železničnej infraštruktúre	človekodni/rok	Hodnota bude stanovená pri spracovaní CBA
	výsledok	PSKPRCR58 Používatelia novovybudovaných, vylepšených, rekonštruovaných alebo modernizovaných železničných tratí za rok	osobokilometre /rok	Hodnota bude stanovená pri spracovaní CBA
	výsledok	PSKPRCR59 Nákladná železničná doprava	tonokilometre /rok	Hodnota bude stanovená pri spracovaní CBA

¹¹ 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.

¹² V zmysle zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku sa pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výstup štandardne cieľová hodnota nastavuje ku koncu realizácie národného projektu. Pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výsledok sa štandardne cieľová hodnota nastavuje na obdobie udržateľnosti národného projektu.



V prípade viacerých cieľov projektu / aktivít / merateľných ukazovateľov projektu, doplňte údaje za každý cieľ / aktivitu / merateľný ukazovateľ projektu osobitne.

Uvedte zoznam iných údajov projektu (ak je to relevantné).

Kód a názov iného údajá	Merná jednotka iného údajá
N/A	N/A

8. Prínosy, ktoré sa dajú očakávať pre cieľové skupiny (ak je to relevantné)

Cieľová skupina / užívatelia NP	Počet ¹³	Prínos
verejnosť	Početnosť nie je možné exaktne určiť, projekt a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť.	Zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a atraktivity železničnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy, zvýšenie kapacity (priepustnosť) trate nasadením moderných technológií.

V prípade viacerých cieľových skupín / užívateľov NP, doplňte prínos pre každú z nich.

9. Aktivity národného projektu

- a. V tabuľke nižšie uvedte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované.

Názov aktivity	Čo sa má aktivitou dosiahnuť	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Realizácia aktivity od – do ¹⁴
Hlavné aktivity:			
realizácia stavebných prác	Zlepšenie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty v úseku Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou	žiadateľ	1 – 19
Podporné aktivity:			
informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu	žiadateľ	počas celého projektu

¹³ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uvedte do tejto časti zdôvodnenie.

¹⁴ Údaj uvedte v mesiacoch, počítaných od začiatku realizácie projektu (napr. 3 – 24), alebo informáciou o realizácii aktivity počas celého projektu, aby bolo zrejmá časová nadväznosť aktivít (ak je to relevantné).



	v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu		
riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	počas celého projektu

b. Uveďte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu aktivít uveďte, ako je v projekte zabezpečené dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa Uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022.

Hlavnou aktivitou projektu je „**Elektrifikácia trate**“, ktorá je 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 zvršok a spodok a zvýši sa rýchlosť vo vybraných oblúkoch, vymenia sa staničné a traťové zabezpečovacie zariadenia (okrem stanice Haniska) s inštaláciou ich diaľkového riadenia 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)

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

„**Riadenie projektu**“ bude zabezpečované internými zamestnancami/zložkami ŽSR. V rámci tejto aktivity bude zabezpečovaná príprava Žiadosti o poskytnutí nenávratného finančného príspevku a implementácia projektu v rámci Programu Slovensko 2021-2027. 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, resp. SO pre Program Slovensko 2021 – 2027. 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 prijímateľa.

„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“ bude predstavovať sumu max. 2 500,00 EUR bez DPH/1 pútač/tabuľa vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu ...).

Dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022

Projekt bude realizovaný v súlade s horizontálnymi princípmi s povinnosťou dodržania súladu projektu s Chartou základných práv Európskej únie, rodovou rovnosťou, nediskrimináciou a prístupnosťou osôb so zdravotným postihnutím, ktoré sú definované v Partnerskej dohode SR na roky 2021 – 2027 a v čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, berúc do úvahy Chartu základných práv Európskej únie a povinnosti vyplývajúce z Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a zabezpečenia prístupnosti v súlade s jeho článkom 9, ako horizontálne základné podmienky.

Ak po schválení zámeru NP komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 dôjde k podstatnej zmene v rozsahu hlavných aktivít NP uvedených vyššie (t. j. minimálne jedna hlavná aktivita nebude v rámci NP realizovaná, resp. má dôjsť k výraznému zväčšeniu alebo zmenšeniu rozsahu schválených aktivít, príp. doplneniu novej aktivity), RO/SO predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

10. Predpokladaný časový rámec

Dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	03/2024
Plánovaný štvrtrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom (ak je to relevantné)	2. štvrtrok 2024



Plánovaný štvrťrok spustenia realizácie NP	4. štvrťrok 2023
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	19

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.

11. Finančný rámec

Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁵	menej rozvinutý región	37 365 979,04
Zdroj EÚ (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁶	menej rozvinutý región	31 761 082,18
Vlastné zdroje prijímateľa ¹⁷ (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁸	menej rozvinutý región	0

12. Rozpočet

V tejto časti 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, okrem iného aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s Príručkou oprávnenosti výdavkov v platnom znení. V prípade infraštruktúrnych projektov, ako aj projektov súvisiacich s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Uveďte, či bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov a ak áno, ktorá forma. V prípade využitia paušálnej sadzby ktorej výška je stanovená v nariadení sa spôsob stanovenia sadzby nepožaduje.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie

Predpokladané finančné prostriedky na aktivitu NP	Celkové oprávnené výdavky (v EUR)	Plánované vecné vymedzenie
Hlavné aktivity		
Aktivita 1		

¹⁵ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

¹⁶ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

¹⁷ Uveďte v súlade so Stratégiou financovania Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Európskeho sociálneho fondu plus, Kohézneho fondu, Fondu na spravodlivú transformáciu a Európskeho námorného, rybolovného a akvakultúrneho fondu na programové obdobie 2021 – 2027

¹⁸ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



Realizácia stavebných prác 021 – Stavby	27 011 732,54	Výdavky na realizáciu stavebných prác vychádzajú zo Zmluvy o dielo č. 122002-24062020-001.
Valorizácia 021 – Stavby	6 955 521,13	Výška výdavkov na valorizáciu bola stanovená v súlade s Metodickým usmernením MD SR č. 6/2018.
930 - Rezerva na nepredvídateľné výdavky	3 396 725,37	Rezerva je max 10% z celkových oprávnených výdavkov projektu na stavebné práce vrátane valorizácie.
Hlavné aktivity spolu	37 363 979,04	
Podporné aktivity		
Informovanie a komunikácia 518 – Ostatné služby	2 000,00	Predpokladaná hodnota na stálu tabuľu vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu atď.) 2000,00 EUR bez DPH/tabuľa. Presná výška výdavku bude stanovená výsledkom verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom.
Podporné aktivity spolu	2 000,00	
CELKOM	37 365 979,04	

V prípade zvýšenia celkových oprávnených výdavkov NP (po jeho schválení komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027) o viac ako 15 % (a nejde o prípad, kedy je určenie alokácie výsledkom realizovanej štúdie uskutočniteľnosti), RO/SO predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

Definuje RO/SO, ak je to relevantné, v nadväznosti na zameranie projektu (napr. v prípade IT projektov odkaz na dokumentáciu projektu dostupnú v Metainformačnom systéme MIRRI <https://metais.vicepremier.gov.sk/>).



Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

