



## Zámer národného projektu<sup>1</sup>

**Názov národného projektu (ďalej aj „NP“):** Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník

**Budúci žiadateľ<sup>2</sup>:** 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 <sup>3</sup>	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)	439 438 662,67
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Košický samosprávny kraj, Prešovský samosprávny kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak je to relevantné)	verejnosť
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity <sup>4</sup>	nie

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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 – 2027<sup>5</sup>

Cieľ politiky súdržnosti <sup>6</sup>	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 <sup>7</sup>	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 projektu<sup>8</sup>**

*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.**, realizovaný prijímateľom – Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“), 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 v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 258/1993 Z. z.“) a zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 513/2009 Z. z.“).

Hlavným predmetom činnosti ŽSR je najmä správa a prevádzka železničnej infraštruktúry (ďalej len „ŽI“); poskytovanie služieb súvisiacich s obsluhou ŽI; zriaďovanie a prevádzkovanie

---

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.

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

<sup>6</sup> V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-"

<sup>7</sup> V súlade s informačným monitorovacím systémom

<sup>8</sup> 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.



železničných, telekomunikačných a rádiových sietí; budovanie a údržba železničnej infraštruktúry a ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v obchodnom registri.

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 priecestia, železničné stanice, atď.

## **2. Odôvodnenie využitia národného projektu**

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

Projekt je stavbou dopravnou a líniovou a jej hlavnou charakteristikou je modernizácia trate v úseku trate Poprad (mimo) – Markušovce (mimo), Stavba A.1 Poprad – Vydriňák. Úsek železničnej trate Poprad Tatry – Vydriňák je súčasťou dvojkoľajnej železničnej trate Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – štátna hranica s Ukrajinou, ktorá je súčasťou vetvy Va. koridoru č. V., súčasťou trasy E 40 podľa dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) z roku 1985 a súčasťou trasy C-E 40 podľa dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy) z roku 1993.

Cieľom projektu je modernizácia železničnej infraštruktúry v úseku Poprad Tatry (mimo) – Vydriňák. Prestavba existujúcej železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej technického vybavenia a použiteľnosti a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Stavba musí spĺňať po realizácii požiadavky v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vyhlášky MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh, platných STN noriem, EN noriem a platných predpisov ŽSR.

Projekt z hľadiska vecného zamerania, charakteru aktivít, geografického záberu a ďalších atribútov rieši komplexne a systémovo konkrétne oblasti podporované z Programu Slovensko 2021 – 2027, a to s celonárodným dopadom a realizácia jeho aktivít vychádza z jasne stanovených národných politík v oblasti dopravy.

Účelom projektu je dosiahnuť lepší dopravný komfort cestujúcich zlepšením dynamiky jazdy, lepšou vybavenosťou trate a jej vyššiu prepojenosť v rámci vybudovania integrovaného dopravného systému v príslušnom 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.

Modernizovaná 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.).*

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.

### **4. Odôvodnenie rozhodnutia nezapojiť partnerov do implementácie aktivít**

*Ak nezapojíte do implementácie aktivít NP niektorého z partnerov podľa článku 8 nariadenia o spoločných ustanoveniach<sup>9</sup>, zdôvodnite ich nezapojenie. V prípade, ak žiadateľ spolupracoval s partnermi už pri príprave zámeru NP aj s partnermi, uveďte 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 (ďalej len „MD SR“). Pre správu a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry boli v zmysle zákona č. 258/1993 Z. z. zriadené ŽSR. V zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej s MD SR, ako aj podľa zákona č. 513/2009 Z. z., 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:

---

<sup>9</sup> Nariadenie (EÚ) 2021/1060



- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ,
- Program Slovensko 2021 – 2027,
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2021 – 2027,
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030.

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

Pre projekt bola spracovaná štúdia realizovateľnosti s názvom „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“.

Štúdia realizovateľnosti hodnotí modernizáciu koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Modernizácia koridoru spočíva v prestavbe jednotlivých železničných úsekov na koridore za účelom zlepšenia technickej vybavenosti, zvýšenia technických a bezpečnostných parametrov koridoru zabudovaním moderných a progresívnych prvkov infraštruktúry. Modernizácia sa pripravuje pre zmiešanú dopravu, to znamená pre osobnú aj nákladnú železničnú dopravu.

V štúdiu realizovateľnosti je hodnotenie koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou vypracované:

- zvlášť pre úsek Žilina – Košice, kde sú porovnávané štyri alternatívy modernizácie koridoru;
- a zvlášť pre úsek Košice – Čierna nad Tisou št. hr. SR/UA, kde je spracovaná jedna alternatíva modernizácie koridoru.

V závere štúdie realizovateľnosti koridoru bola pre úsek Žilina – Košice odporúčaná alternatíva realizácie 2.3 alebo 3.1 na základe ekonomických parametrov, pri zohľadnení stratégie modernizácie tratí, analýzy scenárov a rizík, ako aj potrebných mitigačných opatrení na zmiernenie dopadov identifikovaných rizík. Pre realizáciu modernizácie koridoru Žilina – Košice bola manažérom infraštruktúry v spolupráci s MD SR zvolená alternatíva 3.1 z dôvodu nadväznosti železničného koridoru Žilina – Košice na už zmodernizovaný koridor Bratislava – Žilina s cieľom vytvorenia technicky uceleného V. paneurópskeho koridoru Bratislava – Košice. Preferovaná projekčná alternatíva 3.1. zo štúdie realizovateľnosti umožní dosahovanie vyšších traťových rýchlostí, poskytne vyššie kapacitné, bezpečnostné a kvalitatívne parametre železničnej trate v úseku Žilina – Košice oproti alternatíve 2.3.

Hlavnými cieľmi návrhov odporúčaných alternatív v štúdiu realizovateľnosti bolo čo najvyššie zníženie skleníkových vplyvov z dopravy, zníženie negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie, skrátenie cestovného času cestujúcich, zvýšenie atraktivity železničnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky aj bezpečnosti cestujúcich pri nástupe a výstupe, čo prinesie zvýšený dopyt cestujúcich po železničnej doprave, pri primeraných investičných výdavkoch a zabezpečenie rentability jednotlivých navrhovaných alternatív.

Vypracované vyššie stupne projektovej dokumentácie úseku Vydrník – Poprad Tatry (mimo) sú v intenciách technického riešenia alternatívy 3.1, kde bola odporúčaná pre tento úsek traťová rýchlosť 160 km/hod, t. j. projekt nadväzuje na štúdiu realizovateľnosti.

Štúdia realizovateľnosti navrhuje prestavbu existujúceho železničného úseku Vydrník – Poprad (mimo) za účelom zlepšenia technického vybavenia a použiteľnosti a to zmenou trasovania a zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jeho



parametrov umožňujúcich traťovú rýchlosť 160 km/hod. Objektová skladba projektu je v intenciách štúdie realizovateľnosti investičnej alternatívy 3.1.

Vypracovaná alternatíva 3.1 v štúdiu realizovateľnosti bola následne v roku 2020 na základe spolupráce s JASPERS pre účely vypracovania žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku (ďalej len „ŽoNFP“) projektu „ŽSR, dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“ aktualizovaná. Aktualizácia hodnotenia bola spracovaná na základe nových skutočností (revidované bolo obdobie 2015 – 2020), čo prinieslo pozitívnejšie výsledky. K zmene technických parametrov trate Vydrník – Poprad (mimo) v aktualizácii nedošlo. Aktualizácia hodnotenia bola spracovaná v CÚ 2020. Výsledky ekonomického hodnotenia sú zobrazené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 1: Výsledky ekonomickej analýzy

Ukazovateľ ekonomickej výkonnosti	Štúdia realizovateľnosti Alternatíva 3.1*	Analýza CBA pre ŽoNFP**
Ekonomická čistá súčasná hodnota (ENPV)	234 283 852 EUR	559 642 485 EUR
Ekonomické výnosové percento (EIRR)	5,794%	6,664 %
Pomer výnosov a nákladov (B/C)	1,069	1,470

\* Zdroj: „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“

\*\* Zdroj: „Dostavba zriaďovacej stanice Žilina Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“

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

Riešený úsek železničnej trate – **Poprad Tatry (mimo) – Vydrník** je v súčasnosti dvojkolačný, elektrifikovaný jednosmernou trakčnou sústavou s napätím 3 kV. Traťové zabezpečovacie zariadenie predstavuje jednosmerný trojznakový automatický blok vybudovaný v sedemdesiatych rokoch 20. storočia. Ako zabezpečovacie zariadenia v staniciach sú používané staničné zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie (reléové) a zabezpečovacie zariadenia 2. kategórie (elektromechanické). Najvyššia traťová rýchlosť dosahuje na veľmi krátkych úsekoch 120 km/h, väčšinou 90 – 110 km/h a na niektorých úsekoch nie je vyššia ako 70 km/h.

Modernizáciou je nevyhnutné zvýšiť najvyššiu traťovú rýchlosť na 160 km/h v dlhých, súvislých úsekoch, vybudovať nové trakčné vedenie, nové zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia a s tým súvisiace prevádzkové zariadenia, ktoré budú spĺňať vysoké technické nároky.

Technický stav zariadení trakčných meniarňí v ŽST Spišská Nová Ves, ŽST Poprad a podpornej meniarne v ŽST Vydrník je pre značnú zastaranosť v havarijnom stave a zariadenia nespĺňajú kritériá bezpečnej prevádzky na elektrifikovaných tratiach ŽSR. Z hľadiska prevádzkovania je kritický nedostatok náhradných dielov, ktoré sa už nevyrábajú. Tento fakt má výrazný vplyv na plynulosť a bezpečnosť železničnej dopravy. V prípade poruchy, výpadku alebo inej mimoriadnosti uvedených napájacích bodov trakčnej siete ŽSR dôjde k obmedzeniu výkonnosti železničnej dopravy v úseku Spišské Vlchy - Spišská Nová Ves – Vydrník – Poprad





- Štrba. Modernizáciou sa dosiahne zvýšenie spoľahlivosti prevádzky, zníženie nákladov na opravy, údržbu a prevádzku.

- d. Uveďte, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov<sup>10</sup> 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):

N/A

- 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 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.

Externá administratívna kapacita – realizácia stavebných prác a výkon dozoru na stavbe „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník“ bude zabezpečený externými dodávateľmi na základe výsledku verejného obstarávania v zmysle platného zákona o verejnom obstarávaní, súvisiacej legislatívy Slovenskej republiky a interných predpisov a smerníc ŽSR.

Finančná kapacita – riadenie projektového manažmentu bude zabezpečené internými kapacitami (interní zamestnanci ŽSR), ktorých refundáciu si nebudeme nárokovať z prostriedkov Programu Slovensko 2021 – 2027. Nenávratný finančný príspevok bude hrazený z Kohézneho fondu a štátneho rozpočtu. Výdavky nad rámec finančnej medzery a prípadné neoprávnené výdavky budú hrazené 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.

---

<sup>10</sup> V prípade, ak je to relevantné, uveďte aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2014 – 2020.



## 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).

Hlavným cieľom projektu je modernizácia železničnej infraštruktúry, ktorá spočíva v prestavbe existujúcej železničnej dopravnej cesty, za účelom zlepšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti, zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Modernizácia sa pripravuje pre zmiešanú dopravu, to znamená pre železničnú osobnú aj nákladnú dopravu.

Hlavnými kritériami modernizácie železničnej infraštruktúry predmetného úseku trate je:

- dosiahnutie parametrov vyplývajúcich z dohôd AGC a AGTC a predpisu Z10 (Pravidlá technickej prevádzky železničnej infraštruktúry):
  - zvýšenie traťovej rýchlosti zo súčasných 80 – 110 km/h na 160 km/h,
  - zvýšenie priestorovej priechodnosti,
  - zvýšenie únosnosti železničného spodku,
  - zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
  - zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

Realizáciou národného projektu sa prispeje k plneniu cieľa politiky súdržnosti – Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility, Priority 3P1 Doprava; špecifického cieľa RSO3.1 – Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy a cieľov, resp. očakávaných výsledkov v rámci opatrenia 3.1.1 (Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov) 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 dosiahne<sup>11</sup>.

Cieľ národného projektu	Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód a názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota <sup>12</sup>
	výstup	PSKPRCO47 Dĺžka nových alebo	km	13,72

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.





Zlepšenie kvalitatívnych parametrov železničnej infraštruktúry		vylepšených tratí – TEN-T		
	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

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

*Uveďte zoznam iných údajov projektu (ak je to relevantné).*

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

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

Cieľová skupina / užívatelia NP	Počet <sup>13</sup>	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

<sup>13</sup> Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.



- a. V tabuľke nižšie uveďte 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 <sup>14</sup>
<b>Hlavné aktivity:</b>			
realizácia stavebných prác	Zlepšenie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty v úseku Poprad Tatry – Vydrník	žiadateľ	1 – 45*
<b>Podporné aktivity:</b>			
informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	počas celého projektu
riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	počas celého projektu

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

\* vrátane činnosti stavebného dozoru, ktorá bude zabezpečená počas lehoty výstavby Diela (33 mesiacov) a po ukončení výstavby Diela až do uplynutia 12 mesiacov od ukončenia výstavby Diela.

- 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 **realizácia stavených prác** spojených s realizáciou stavby „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) – Krompachy, Stavba A.1 Poprad Tatry (mimo) – Vydrník“.

Stavba sa delí na nasledovné funkčne prepojené ucelené časti stavby (ďalej len „UČS“):

UČS 08 ŽST VYDRNÍK

UČS 09 traťový úsek Vydrník – ZAST HÔRKA

UČS 10 traťový úsek Hôrka – VÝH HOZELEC

UČS 11 traťový úsek Hozelec – Poprad

UČS 12 ŽST POPRAD – TATRY

UČS 14, ŽST KROMPACHY - ŽST POPRAD-TATRY - rádiový systém GSM-R a ETCS

L2 (v úseku UČS 5-12), časť A.1 rádiový systém GSM-R

<sup>14</sup> Údaj uveďte 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).



UČS 15 Rekonštrukcia trakčných meniarí (v úseku UČS 05 -12)  
UČS 12 ŽST POPRAD – TATRY, rozšírenie I/66 v Poprade  
UČS 17 ŽST POPRAD-TATRY - nový železničný most  
Určené PS/SO :  
UČS 05 traťový úsek Markušovce – ŽST SPIŠSKÁ NOVÁ VES  
UČS 06 traťový úsek Spišská Nová Ves – VÝH SPIŠSKÉ TOMÁŠOVCE  
UČS 07 traťový úsek Spišské Tomášovce – Vydrník

*Určené PS/SO z UČS 05, UČS 06 a UČS 07 sú potrebné pre zaistenie prevádzky počas výstavby a správnu funkčnosť infraštruktúry dráhy po ukončení stavby A.1. (všetky potrebné PS/SO z týchto UČS sú zahrnuté do UČS 08)*

Súčasťou stavby sú aj opcie na:

UČS 12 ŽST POPRAD – TATRY, Rozšírenie cesty I/66 v Poprade,  
UČS 17 ŽST POPRAD-TATRY - nový železničný most.

Hlavnými kritériami modernizácie predmetného traťového úseku pre dosiahnutie daného účelu stavby sú v stručnom vyjadrení:

- zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h,
- priechodnosť vozidiel pre kinematický obrys vozidla UIC C a priechodný prierez UIC GC,
- únosnosť železničného zvršku a zodpovedajúca únosnosť železničného podvalového podlažia pre triedu zaťažiteľnosti D4 UIC (hmotnosť na nápravu 22,5 t),
- železničné mosty sú navrhnuté na zaťaženie podľa STN EN 1991-2 s použitím zaťažovacieho modelu LM-71, súčiniteľ  $\alpha = 1,21$  a SW/2 (statický účinok zvislého zaťaženia od ťažkej železničnej dopravy), prípadne SW/0, ktorý je uplatnený len na spojitých mostoch. Priestorové usporiadanie mostných objektov je riešené v celom úseku s uplatnením obrysu MPP 3,0R + rezerva 125 mm podľa STN 73 6201,
- prestavba železničnej stanice Vydrník pre dosiahnutie užitočných dĺžok v hlavných koľajach pre predchádzanie minimálne 750 m,
- nástupištia s hranami 550 mm nad temenom koľajnice (TK) dĺžky 200 m vo všetkých zastávkach a staniach,
- peronizácia s bezkolíznym – mimoúrovňovým prístupom cestujúcich a úprava všetkých komunikácií pre chodcov v priestoroch staníc a zastávok pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu,
- prispôbenie verejných priestorov prijímacej budovy a informačných systémov zvýšeným nárokom štandardom služieb, informačných systémov a kultúry cestovania v závislosti na existujúcich a predpokladaných výhľadových frekvenciách cestujúcich,
- náhrada úrovňových križovaní s cestnými komunikáciami - vybudovanie nových konštrukcií nadjazdov, podjazdov a podchodov so súvisiacimi cestnými komunikáciami, prípadne zrušenie bez náhrady,
- komplexná prestavba trakčných vedení AC pre prevádzkovú rýchlosť 160 km/h + 30%. Trakčné vedenie bude priečne aj pozdĺžne delené do samostatných celkov s možnosťou miestneho i diaľkového ovládania odpojovačov,
- pokiaľ to prestavba železničných zastávok a staníc vyžaduje, rekonštruujú sa aj dotknuté silnoprúdové rozvody a elektrické osvetlenie, vybuduje sa elektrický ohrev výhybiek,



- riadenie technologických procesov napájania pevných trakčných zariadení a vybraných elektrických odberov sa uskutoční miestnymi riadiacimi systémami, ako aj diaľkovo riadenými systémami z dispečerských centier,
- staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie na princípe elektronických stavadiel s väzbami na vlakový zabezpečovač, resp. systémy automatického riadenia rýchlosti vlakov,
- nové traťové zabezpečovacie zariadenie, ktoré sa vybuduje systémom automatických hradiel s nadstavbou pre kontrolu rýchlostí, pričom elektronické stavadlo SZZ plní funkciu traťového zabezpečovacieho zariadenia (TZZ) v príľahlých úsekoch trate. Súčasťou TZZ je aj vlakový zabezpečovač (VZ), umožňujúci prenos všetkých informácií potrebných pre riadenie rýchlosti vlaku z trate na hnacie vozidlo. Predmetom stavby sú iba stacionárne zariadenia tohto systému. Zariadenie v mobilných prostriedkoch, zabezpečujúce príjem informácií a výpočet maximálnej rýchlosti z hľadiska parametrov trate a jazdných vlastností vlaku, ako aj kontrolu dodržiavania maximálnej rýchlosti, nie sú predmetom stavby a budú súčasťou mobilných prostriedkov – rušňov,
- nová telekomunikačná technika – nové telekomunikačné vedenia na prenos dát a digitalizácia celej železničnej telekomunikačnej siete. S novými systémami prenosu dát sa ráta aj pri aplikácii kontroly a riadenia TP NET.

Hlavná aktivita projektu zahŕňa okrem stavebných prác aj činnosť stavebného dozoru. Realizácia stavebných prác, ako aj výkon dozoru na stavbe bude zabezpečený externými dodávateľmi na základe výsledku verejného obstarávania. 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 veľkoplošného (dočasného pútača) a stálej tabule. 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 veľkoplošného (dočasného pútača) na mieste realizácie projektu a taktiež zabezpečia stálu tabuľu 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 štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom (ak je to relevantné)	3. štvrťrok 2024
Plánovaný štvrťrok spustenia realizácie NP	2. štvrťrok 2024
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	45

*Termíny v tabuľke nie sú záväzné.*

**11. Finančný rámec**

Fond	Kohézny fond	
Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR) podľa kategórie regiónu <sup>15</sup>	neaplikuje sa	439 438 662,67
Zdroj EÚ (v EUR) podľa kategórie regiónu <sup>16</sup>	neaplikuje sa	373 522 863,26

<sup>15</sup> V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

<sup>16</sup> V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



Vlastné zdroje prijímateľa <sup>17</sup> (v EUR) podľa kategórie regiónu <sup>18</sup>	neaplikuje sa	0,00
---	---------------	------

## 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 aktivity NP	Celkové oprávnené výdavky (v EUR)	Plánované vecné vymedzenie
<b>Hlavné aktivity</b>		
<b>Aktivity</b>		
Realizácia stavebných prác 021 – Stavby	368 897 543,08	Výdavky stanovené na základe najnižšej cenovej ponuky predloženej v rámci verejného obstarávania/informácia o výsledku vyhodnotenia ponúk.
Valorizácia 021 – Stavby	23 502 682,84*	Odhadovaná suma valorizácie stavebných prác v zmysle Zmluvy o Dielo, ktorá bude výsledkom verejného obstarávania. Žiadateľ predpokladá s možnosťou uplatnenia valorizácie v Žiadosti o poskytnutie NFP. Pri výpočte valorizácie skutočne zrealizovaných výdavkov stavby sa bude postupovať v zmysle Metodického pokynu MD SR č. 19/2022. * Investičný výdavok (cenová úprava) pre účely zámeru je vyčíslený na základe: - MP MD SR č. 19/2022 pre nové stavby; - 63. zasadnutie Výboru pre makroekonomické prognózy, jún 2023; - harmonogramu výstavby 33 mesiacov; - harmonogramu dozoru 45 mesiacov.

<sup>17</sup> 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

<sup>18</sup> V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.





930 – Rezerva na nepredvídané výdavky	36 889 754,31	Suma zahŕňa rezervu na nepredvídané výdavky za stavebné práce. Celková výška rezervy na nepredvídané výdavky neprekračuje limit max. 10 % z celkových oprávnených výdavkov projektu na stavebné práce (bez započítanej rezervy).
Výkon stavebného dozoru 021 – Stavby	9 222 438,58	Stavebný dozor na realizáciu aktivít projektu bude zabezpečovaný externe na základe výsledku verejného obstarávania. Suma je stanovená na základe predpokladanej hodnoty zákazky (aktualizované súťažné podklady z 15.11.2023; <a href="https://www.uvo.gov.sk/">https://www.uvo.gov.sk/</a> )
930 – Rezerva na nepredvídané výdavky	922 243,86	Suma zahŕňa rezervu na nepredvídané výdavky za stavebný dozor. Celková výška rezervy na nepredvídané výdavky neprekračuje limit max. 10 % z celkových oprávnených výdavkov projektu na poskytnutie služieb stavebného dozoru (bez započítanej rezervy).
<b>Hlavné aktivity spolu</b>	<b>439 434 662,67</b>	
<b>Podporné aktivity</b>		
Informovanie a komunikácia 518 – Ostatné služby	4 000,00	Suma zahŕňa výdavky na veľkoplošný (dočasný) počítač v počte 2 ks a stálu tabuľu na mieste realizácie projektu v počte 2 ks. Predpokladaná hodnota výdavkov na počítač/tabuľu vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu atď.) je max. 2 500,00 EUR bez DPH/1 počítač/tabuľu. Presná výška výdavku bude stanovená výsledkom verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom.
<b>Podporné aktivity SPOLU</b>	<b>4 000,00</b>	
<b>CELKOM</b>	<b>439 438 662,67</b>	

*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.vicempremier.gov.sk/>).*



**Príloha:**

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

