

Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek

Žiadateľ²:

Obchodné meno/názov	Železnice Slovenskej republiky
Právna forma	Iná právnická osoba
Sídlo	Klemensova 8, 813 61 Bratislava
IČO	31 364 501

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 ³	N/A
Kritériá pre výber partnera ⁴	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 NP

Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR)	20 284 341,94
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celé územie Slovenskej republiky)	Bratislavský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	verejnosť
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity ⁵	čistočne

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

² Uviesť aj názov sekcie, ak je to relevantné. Žiadateľom je osoba, ktorá žiada o poskytnutie príspevku do nadobudnutia účinnosti zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku alebo právoplatnosti rozhodnutia podľa § 13 ods. 2 zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, alebo osoba, ktorá predkladá zámer NP.

³ Pod partnerom sa rozumie partner ako je definovaný v § 3, písm. t) zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

⁴ Uvedte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli kritériá zverejnené, uvedte 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 č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

⁵ Zo zoznamu sa vyberie:

- "áno" v prípade, ak sa projekt plánuje realizovať výhradne v lokalitách Atlasu rómskych komunít a bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nie" v prípade, ak sa projekt neplánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunít a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "čistočne" v prípade, ak sa celý projekt, resp. aj časť projektu plánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunít a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nepriamo" v prípade, ak sa:
 - o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunít, čiastočne bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity a realizácia projektu predpokladá vplyv aj na marginalizované rómske komunity – tento vplyv sa bližšie uvádza v rámci rámcového popisu projektu.

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko⁶

Cieľ politiky súdržnosti ⁷	3 Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility
Priorita	3P1 Doprava
Špecifický cieľ	RSO3.1. Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete 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 ⁸	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. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

1. Dôvod určenia prijímateľa NP⁹

Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkazom na Program Slovensko, 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.

- o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunít, nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity, ale realizácia projektu môže mať vplyv aj na marginalizované rómske komunity.

⁶ V prípade zámeru NP, ktorý sa plánuje financovať z viacerých cieľov politiky súdržnosti / priorít / špecifických cieľov / opatrení sa vyberú zo zoznamu viaceré položky.

Zákon č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, Rámec implementácie fondov a metodický dokument č. 2 riadiaceho orgánu pre Program Slovensko neobmedzujú, resp. nevylučujú možnosť spojiť dva schválené zábery národných projektov do jednej výzvy, resp. na jeden schválený záber národného projektu vyhlásiť dve výzvy na predloženie národných projektov. V takýchto prípadoch bude riadiaci orgán posudzovať výzvu tak, aby boli splnené všetky parametre schváleného/schválených záberu/záberov národného projektu berúc na zreteľ povolené odchýlky.

⁷ V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-"

⁸ V súlade s informačným monitorovacím systémom

⁹ V prípade, ak ide o prijímateľa, ktorý nie je určený v Programe Slovensko, alebo ktorého kompetencie nevyplývajú z osobitných predpisov podľa zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, príslušná komisia pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko schválením zámeru NP schvaľuje aj prijímateľa NP. V opačnom prípade sa prijímateľ NP neposudzuje.

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

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

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

2. Odôvodnenie využitia NP

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

Predmetom projektu „ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek“ (ďalej aj „Projekt“) je zvýšenie kapacity koľajiska Železničnej stanice Nové Košariská zmenou určenia koľaje č. 3 a 5, rekonštrukciou výhybiek a predĺžením nástupíšť. Zmenou koľaje č. 3 a 5 na dopravnú koľaj a zapojením do zabezpečovacieho zariadenia sa dosiahne zvýšenie kapacity koľajiska, ale aj umožnenie prevádzkovania a obslužnosti zastávok a staníc dlhšími vlakovými súpravami, na ktoré budú vybudované dlhšie nástupištia.

Podmienkou pre využitie koľají pre vlakovú dopravu je vykonanie rekonštrukcie koľají z dôvodu ich nevyhovujúceho technického stavu. Aktuálny stav koľají a výhybiek v Železničnej stanici (ďalej aj „ŽST“) Nové Košariská je vzhľadom na ich vek ťažko udržateľný v prevádzkyschopnom stave.

Účelom Projektu je komplexná rekonštrukcia koľají a výhybiek, ako aj úprava nástupíšť v ŽST Nové Košariská, ktoré umožnia prevádzkovanie a tým aj obslužnosť zastávok a staníc dlhšími vlakovými súpravami, čo prispeje k čiastočnému zlepšeniu prepravnej kapacity osobnej dopravy a k zlepšeniu komfortu cestovania. Uvedené povedie k dosiahnutiu štandardov pre cestujúcich v súlade s platnou legislatívou.

Cieľom Projektu je prostredníctvom modernizačných prvkov železničnej infraštruktúry zabezpečiť kvalitnú a rozvinutú dopravnú infraštruktúru a vytvoriť podmienky pre deľbu prepravnej práce v prospech ekologicky priaznivejších módov dopravy.

Projektom sa dosiahne normový stav a zaistí požadovaná bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy, znížia predpokladané náklady na údržbu a dosiahne vyšší kvalitatívny štandard železničnej dopravy v predmetnom úseku. Očakáva sa, že umožnením obslužnosti dlhšími vlakovými súpravami salepší prepravná kapacita osobnej dopravy a komfort cestovania.

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 národným dopadom a realizácia jeho aktivít vychádza z jasne stanovených národných politík v oblasti dopravy.

Železničná trať – koľaje, výhybky, nástupištia budú slúžiť všetkým užívateľom železničnej osobnej, ako aj nákladnej dopravy. 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 Programu Slovensko - Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov.

3. Zdôvodnenie vylúčenia „súťažného postupu“ výberu projektu prostredníctvom výzvy

Zdôvodnite, prečo je vhodnejšie realizovať NP ako využitie „súťažného postupu“ prostredníctvom výzvy (napr. porovnanie oboch spôsobov realizácie projektu, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov, efektívnosť služby poskytovanej cieľovej skupine, zabezpečenie štandardov kvality a pod.).

ŽST Nové Košariská je lokalizovaná na trati zaradenej do súhrnnej siete TEN – T. Trať spája Bratislavu a Komárno.

Železnice Slovenskej republiky (ďalej aj „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. Uplatnenie princípu partnerstva pri príprave zámeru národného projektu

V prípade uplatnenia princípu partnerstva pri príprave zámeru NP¹⁰ podľa článku 8 NSU, uveďte v tejto časti informáciu o partneroch, ktorí sa na jeho príprave podieľali.

Za partnerov zapojených do prípravy zámeru národného projektu sa považujú:

- regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy;
- hospodárskych a sociálnych partnerov;
- subjekty, ktoré zastupujú občiansku spoločnosť;
- v náležitom prípade výskumné organizácie a univerzity.

Ak nezapojíte do prípravy zámeru NP niektorého z partnerov podľa článku 8 nariadenia o spoločných ustanoveniach¹¹, zdôvodnite ich nezapojenie. V prípade, ak ste princíp partnerstva pri príprave zámeru NP uplatnili, uveďte informáciu zapojení v tejto časti.

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

¹⁰ Zapojenie, resp. nezapojenie partnera ako je definovaný v § 3, písm. t) zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov do implementácie projektu nie je predmetom vyplňania tejto časti zámeru NP.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia (ďalej len „NSU“).

o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky, 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/partnerov do projektu nie je potrebné, keďže všetky projektové činnosti zabezpečí z titulu svojich kompetencií žiadateľ - ŽSR.

Zapojenie partnera je irelevantné.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

- a. Uvedte východiskové dokumenty na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:
- **Program Slovensko 2021-2027** (Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre);
 - **Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030** (Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050; posilnenie úlohy železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam, kde je to opodstatnené; zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky; zabezpečenie prípravy a podmienok pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy SR);
 - **Národný investičný plán SR na roky 2018-2030** (Zapojenie železničnej dopravy do systému mestskej a prímestskej dopravy Bratislava);
 - **Územný plán Bratislavského samosprávneho kraja** (Modernizácia trate na zvýšenie rýchlosti 160-200 km/hod. si bude pre zabezpečenie normovanej priestorovej priechodnosti a zaťaženia trate vyžadovať na území Bratislavského samosprávneho kraja odstrániť všetky úrovňové priechody a priecestia s ich náhradou mimoúrovňovým prístupom, príp. ich zrušenia bez náhrady, ako aj obnovu mostných objektov. Súčasne bude potrebná čiastočná rekonštrukcia železničných zastávok a staníc pre potreby umiestnenia technológií modernizovanej trate);
 - **Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru** (Zriadenie plne funkčnej hlavnej siete TEN-T na úrovni celej EÚ, ktorá bude integrovať všetky formy dopravy do roku 2030);
 - **Stratégia Európa 2020** (Umožnenie udržateľného rastu na základe ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje);
 - **Vyhláska MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh;**
 - **Vyhláska MDPT SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh;**
 - **Vyhláska MDPT SR č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach.**
- b. Uvedte predchádzajúce výstupy z dostupných analýz, na ktoré nadväzuje navrhovaný zámer NP (štatistiky, analýzy, štúdie,...):

Navrhovaný zámer nadväzuje na výstupy štúdie realizovateľnosti s názvom „Štúdia realizovateľnosti – Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“ (<https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/su-zvysenie-priepustnosti-trate-bratislava-komarno.html>) a na výstupy jej analýzy nákladov a prínosov (CBA).

Zadanie pre zhotoviteľa Dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu stavby vychádza z predmetnej štúdie a zaoberá sa nasledovnými variantmi 1.1. až 2.2.:

Variant 1.1:

- Zachovanie súčasného stavu železničného zvršku a spodku;
- V zastávke Rovinka dôjde k predĺženiu nástupištia na dĺžku 170 m;
- Zachovanie súčasného stavu železničného zvršku a spodku v traťovom úseku Nové Košariská (mimo) – Kvetoslavov (mimo);
- V zastávke Miloslavov a Kvetoslavov dôjde k predĺženiu nástupištia na dĺžku 170 m;
- Zachovanie traťového zabezpečovacieho zariadenia;
- Doplnenie svetelného zabezpečovacieho zariadenia na priecestie.

Variant 1.2:

- Zachovanie traťového zabezpečovacieho zariadenia a prepočítanie priecestí pri zvýšenej traťovej rýchlosti a pri zmenách geometrickej polohy koľaje posúdenie umiestnenia vonkajších prvkov oznamovacej a zabezpečovacej techniky (ďalej len „OZT“);
- Rekonštrukcia celej stanice, koľajisko železničnej stanice bude rozšírené a kompletne prestavané pre možnosť križovania 2 vlakov osobnej dopravy a 2 vlakov nákladnej dopravy;
- V železničnej stanici Nové Košariská sa vybudujú 2 nové nástupištia na koľaji 1 a 2 s dĺžkou 200 m s úrovňovým prístupom od železničného priecestia na kvetoslavovskom zhlaví.

Parametre koľají v Železničnej stanici Nové Košariská

Koľaj	Dĺžka medzi námedzníkmi	Rýchlosť (km/h)	Účel
1 (1a)	972 (587)	80	Hlavná koľaj, dopravná, nástupište
2 (1b)	972 (203)	80	Predchádzacia, dopravná, nástupište
3	746	80	Predchádzacia, dopravná, nástupište
5	706	80	Predchádzacia, dopravná, nástupište
4	203	50	Prejazdová, dopravná variantná

Variant 2.1:

- Zvýšenie traťovej rýchlosti na 140 km/h;
- Zábrzdňá vzdialenosť zvýšená na 1000 m;
- V celom úseku bude vybudovaná traťová časť jednotného európskeho vlakového zabezpečovacieho systému ERTMS/ETCS druhej úrovne. Staničné zabezpečovacie zariadenia vo vybraných železničných staniciach budú nové, 3. kategórie, elektronického typu, diaľkovo obsluhované z dispečerského pracoviska v Železničnej stanici Dunajská Streda;
- Všetky medzistaničné úseky budú vybavené novým traťovým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie typu automatické hradlo bez alebo s oddielovým návěstidlom;
- Vzhľadom k zvýšenej traťovej rýchlosti budú všetky priecestia nahradené podjazdom alebo nadjazdom;
- Železničná stanica Nové Košariská – rovnako ako variant 1.2.

Parametre koľají v ŽST Nové Košariská

Koľaj	Dĺžka medzi námedzníkmi	Rýchlosť (km/h)	Účel
1 (1a)	972 (587)	140	Hlavná koľaj, dopravná, nástupište
2 (1b)	972 (203)	80	Predchádzacia, dopravná, nástupište
3	746	80	Predchádzacia, dopravná, nástupište
5	706	80	Predchádzacia, dopravná, nástupište
4	203	50	Prejazdná, dopravná variantná

Variant 2.2 až 4:

- Zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/h;
- Zábrzdňá vzdialenosť zvýšená na 1000 m;
- V celom úseku bude vybudovaná traťová časť jednotného európskeho vlakového zabezpečovacieho systému ERTMS/ETCS druhej úrovne. Zabezpečovacie zariadenia budú nové, 3. kategórie, elektronického typu, diaľkovo obsluhované z dispečerského pracoviska v ŽST Dunajská Streda;
- Vzhľadom k zvýšenej traťovej rýchlosti budú všetky priestupia nahradené podjazdom alebo nadjazdom;
- Staničné zabezpečovacie zariadenia budú vybudované vo vybraných železničných staniách;
- Všetky medzistaničné úseky budú vybavené novým traťovým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie typu automatické hradlo bez alebo s oddielovými návěstidlami;
- Železničná stanica Nové Košariská – rovnako ako variant 1.2.

Parametre koľají v Železničnej stanici Nové Košariská

Koľaj	Dĺžka medzi námedzníkmi	Rýchlosť (km/h)	Účel
1 (1a)	972 (587)	160	Hlavná koľaj, dopravná, nástupište
2 (1b)	972 (203)	140	Predchádzacia, dopravná, nástupište
3	746	80	Predchádzacia, dopravná, nástupište
5	706	40	Predchádzacia, dopravná, nástupište
4	203	50	Prejazdná, dopravná variantná

Varianty (Variant 1.1 až Variant 4) sa odlišujú mierou rekonštrukcie infraštruktúry, rozsahom zdvojkolejnenia trate, maximálnou rýchlosťou, modernizáciou staníc a zabezpečovacích zariadení. Varianty 1.1 a 1.2 zvyšujú priepustnosť trate odstránením súčasných úzkych miest a miest s obmedzenou rýchlosťou. Varianty 2.1 a 2.2 uvažujú s komplexnou rekonštrukciou zvršku a spodku a čiastočnou modernizáciou s cieľom zrýchliť alebo čiastočne zdvojkolejniť trať. **Varianty 3 a 4 predstavujú kompletnú modernizáciu trate na rýchlosť 160 km/hod. s výrazne vyššou kapacitou a rozsiahlym zdvojkolejnením. Po ukončení realizácie Projektu ostane v predmetnom úseku zachovaná prevádzková rýchlosť 80 km/h.**

Na základe štúdie realizateľnosti „ŽSR Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“ bol spracovateľom na realizáciu odporúčaný variant 3 pre celý úsek Bratislava - Komárno. Útvar Hodnota za peniaze MF SR však odporúča ŽSR pokračovanie v príprave jasne návratných častí tejto štúdie uskutočniteľnosti ako je odstránenie kapacitných úzkych miest, revitalizácia trate a elektrifikácia. Varianty 1.1 a 1.2 obsahujú

investičné opatrenia, ktoré je možné realizovať popri aktualizácii štúdie a optimalizácii ostatných častí štúdie.

Aktuálne v Dokumentácii pre stavebné povolenie a realizáciu stavby je riešený ako výsledne vybraný variant 1.2.

Výsledné ukazovatele finančnej výnosnosti variantu 1.2 celého úseku Bratislava – Dunajská Streda - Komárno sú nasledujúce:

- Finančná čistá súčasná hodnota investície: **FNPV/C = -116 618 730 EUR**
- Finančné vnútorné výnosové percento investície **FRR/C = N/A**

Výsledné ukazovatele ekonomickej výnosnosti variantu 1.2 sú nasledujúce:

- Ekonomická čistá súčasná hodnota: **ENPV = 62 679 718 EUR**
- Ekonomická vnútorná miera výnosnosti: **ERR = 10,10%**
- Index rentability: **B/C = 1,761**

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

Železničná stanica Nové Košariská (kilometrická poloha je 15,831) sa nachádza medzi železničnou stanicou Rovinka a železničnou stanicou Kvetoslavov. Ide o nesamostatnú stanicu pridelenú k železničnej stanici Dunajská Streda. Na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je prevádzkovaná vnútroštátna osobná železničná doprava a vnútroštátna/medzištátna nákladná železničná doprava. Technický stav železničnej infraštruktúry na celom úseku značne zaostáva za štandardnou technickou úrovňou oproti koridorom vo vyspelých európskych krajinách. Nedostatkami sú morálne a fyzické zastaranie, úrovňové kríženia s cestnou sieťou a jednokoľajnosť na prevažnej časti úseku Bratislava – Dunajská Streda – Komárno.

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

Vybrané parametre aktuálneho stavu železničnej stanice sú:

- stanica má k dispozícii 2 dopravné koľaje a 5 manipulačných koľají, 2 nástupištia, ktoré sú vzájomne prepojené dvomi úrovňovými priechodmi na opačných koncoch. Nástupištia sú umiestnené súbežne.
- Dispečerské stavadlo na trati Bratislava – Komárno umožňuje zabezpečenie chodu vlakov obsluhou z jedného miesta pre viac dopravní a medzistaničných úsekov. Jeho súčasťou je staničné zabezpečovacie zariadenie AŽD elektronického typu ESA 11, ktorého riadiaca časť je umiestnená v ŽST Dunajská Streda a výkonové časti v dopravniciach, medzi ktorými je Železničná stanica Nové Košariská. Súčasťou dispečerského stavadla je traťové zabezpečovacie zariadenie typu automatické hradlo (AH), Typ AHP – 03 a typ AH – 88.

Medzi hlavné problémové oblasti, ktoré je potrebné riešiť, patria:

- železničná doprava neplní v osobnej doprave funkciu nosného systému, aj keď jej ekologický a hromadný charakter ju k tomu predurčujú;

- riešená trať je na viacerých úsekoch jednokoľajová, čo výrazne ovplyvňuje priepustnosť trate;
- aktuálny stav koľaji a výhybiek v Železničnej stanici Nové Košariská je vzhľadom na ich vek ťažko udržateľný v prevádzkyschopnom stave. Rekonštrukciou sa dosiahne normovaný stav a zaisť plynulosť železničnej dopravy, znížia sa predpokladané náklady na údržbu a dosiahne vyšší kvalitatívny štandard železničnej dopravy v súlade s platnou legislatívou;

Stav železničného zvršku a spodku

Traťový úsek (medzistaničný)	Dĺžka úseku	Priemerný vek*
Bratislava Nové Mesto - Podunajské Biskupice	3,5	34
Podunajské Biskupice - Nové Košariská	4,4	37
Nové Košariská - Kvetoslavov	7,7	49
Kvetoslavov - Lehnice	6,7	27
Lehnice - Orechová Potôň	5,3	27
Orechová Potôň - Dunajská Streda	4,8	27
Dunajská Streda - Dolný Štál	10,9	30
Dolný Štál - Okoč	6,8	32
Okoč - Veľký Meder	3,6	15
Veľký Meder - Zemianska Oľča	7,6	19
Zemianska Oľča - Zlatná na Ostrove	9,2	37
Zlatná na Ostrove - Nová Stráž	5,1	38
Nová Stráž - Komárno	3,6	40
Celý úsek	79,2	32

*Počet rokov od poslednej rekonštrukcie;

Zdroj: ÚHP podľa údajov ŽSR

- železničná trať potrebuje v úseku zvýšiť kapacitu prímestskej osobnej dopravy a umožniť rýchly a bezproblémový presun cestujúcich. Projekt prispeje k umožneniu zapojiť do obslužnosti zastávok a staníc dlhšie vlakové súpravy, čím sa zlepší prepravná kapacita osobnej dopravy, zvýši bezpečnosť a komfort cestujúcich;
- málo rozvinutá infraštruktúra umožňujúca integráciu verejnej hromadnej dopravy a individuálnej automobilovej dopravy;

Projekt „ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľaji a výhybiek“ 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 projektov¹² zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný, resp. na ktoré NP čiastočne nadväzuje / prelína sa s nimi v istej časti a ako sú v ňom zohľadnené (čiastkové) výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak je to relevantné):

N/A

¹² 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 – Železnice Slovenskej republiky 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 Železníc Slovenskej republiky, 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, implementáciu projektu a v neposlednom rade za komunikáciu s riadiacim, resp. sprostredkovateľským orgánom 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 – externé administratívne kapacity nebudú pri realizácii národného projektu využité.

Finančná kapacita – riadenie projektového manažmentu bude zabezpečené internými kapacitami (interní zamestnanci Železníc Slovenskej republiky), 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 Železnicami Slovenskej republiky prostredníctvom projektového manažéra a zamestnancov Železníc Slovenskej republiky, 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. Popíšte prínos projektu pre napĺňanie cieľov a výsledkov príslušnej priority / špecifického cieľa / opatrenia Programu Slovensko, ako aj súvisiacich strategických dokumentov na národnej úrovni (ak je to relevantné).

Hlavným cieľom projektu je odstránenie kľúčového úzkeho miesta trate a zvýšenie jeho využitia osobnou a nákladnou dopravou prostredníctvom zlepšenia ich súbehu v predmetnom úseku, čo má vplyv na priepustnosť trate. Projekt predpokladá dosiahnutie lepšieho dopravného komfortu cestujúcich zlepšením dynamiky jazdy a lepšou vybavenosťou trate. Rekonštrukciou koľají a výhybiek, ako aj modernizáciou nástupíšť sa zvýšia technické parametre trate a predpokladá sa zlepšenie využitia pracovnej sily.

Realizáciou aktivít Projektu sa dosiahnu primárne, ale aj sekundárne prínosy vo viacerých oblastiach:

Environmentálny prínos:

Cieľom realizácie projektu je presun časti cestujúcich z cestnej dopravy na ekologickejšiu železničnú dopravu a takisto presun časti cestnej nákladnej dopravy na železničnú dopravu. Z environmentálneho hľadiska dôjde presunom časti cestujúcich a nákladu z ciest na železnicu k zníženiu spotreby fosílnych palív používaných pri presune cestnou dopravou, resp. nákladnými automobilmi. V tejto súvislosti dôjde zároveň k zníženiu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, ako aj hlučnosti vyvolanej cestnou dopravou. Je teda možné konštatovať, že realizácia projektu bude mať pozitívny environmentálny vplyv.

Socioekonomický prínos:

Predmetný projekt je zameraný na modernizáciu železničnej infraštruktúry a prispeje k trvalo udržateľnej mobilite obyvateľov a k hospodárskemu rastu, ktorý úzko súvisí s dopravou a kvalitou dopravnej siete a k deľbe prepravnej práce v prospech železničnej dopravy.

V oblasti socioekonomických benefitov bude projekt generovať úspory času osobnej/nákladnej dopravy, úsporu prevádzkových nákladov vozidiel cestnej dopravy, úsporu nákladov na emisie znečisťujúcich látok, skleníkových plynov a hluku (presunom časti cestujúcich / nákladu z cestnej dopravy na železničnú dopravu).

Finančná udržateľnosť:

Pokrytie prevádzkových výdavkov železničnej infraštruktúry je realizované z príjmov za poplatok za použitie dopravnej cesty a z prevádzkovej dotácie poskytovanej manažérovi infraštruktúry (ŽSR), ktorý zabezpečuje prevádzku projektu.

Prevádzková udržateľnosť:

Po dokončení projektu bude prevádzka zabezpečovaná manažérom železničnej infraštruktúry ŽSR, ktorý disponuje potrebnými technickými a personálnymi kapacitami na zabezpečenie riadenia projektu a elimináciu prípadných inštitucionálnych rizík v súvislosti s realizáciou predmetného projektu (správa predmetných častí projektu je plne predmetom podnikania Železníc Slovenskej republiky).

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. Merateľné ukazovatele NP a iné údaje

V tabuľke nižšie uveďte merateľné ukazovatele projektu a iné údaje. Poskytovateľ v spolupráci so žiadateľom uvádzajú povinne minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu – výstup a minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu - výsledok¹³.

Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹⁴.

Zoznam merateľných ukazovateľov projektu

Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu ¹⁵	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹⁶
výstup	PSKPRCO49	Dĺžka rekonštruovaných alebo modernizovaných tratí – TEN-T	km	1,946
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

¹³ Povinnosť uvádzať minimálne jeden merateľný ukazovateľ výsledku neplatí pre nasledovné výnimky:

- projekty technickej pomoci (okrem aktivít technickej pomoci zameraných na financovanie informačných systémov, Centrálného plánu vzdelávania, vzdelávania administratívnych kapacít a materiálno-technického zabezpečenia),
- projekty návratnej finančnej pomoci,
- projekty v rámci, ktorých je cieľová skupina:
 - a) totožná s účastníkmi projektu,
 - b) bude monitorovaná prostredníctvom spoločných merateľných ukazovateľov programu – výsledku v súlade s prílohou I nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1057 o ESF+ (karta účastníka) a súčasne platí jedna z dvoch nasledujúcich pod podmienok: projekty sú financované z ESF+, alebo projekty sú financované FST v súlade s čl. 8 písm. k) až m) nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1056 o FST.
- typy akcií, pre ktoré neboli stanovené výsledkové merateľné ukazovatele programu a pre ktoré nie je zmysluplné stanovovať kvantifikované výsledky t. j. merateľné ukazovatele projektu. Popis cieľa projektu predstavujúci výsledok. Ide napríklad o intervencie zamerané na obstaranie štúdií alebo projektovej dokumentácie a pod. Riadiaci orgán pre Program Slovensko osobitne posudzuje potenciál zámeru národného projektu generovať kvantifikovateľné výsledky v podobe merateľných ukazovateľov projektu, ktorých definovanie je preferované.

¹⁴ 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.

¹⁵ Uvádza sa kód merateľného ukazovateľa projektu, nie kód spoločného, resp. špecifického merateľného ukazovateľa programu. Ak merateľný ukazovateľ projektu ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

¹⁶ 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.

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údaja ¹⁷	Názov iného údaja	Merná jednotka iného údaja
DPSK033	Počet nástrojov zabezpečujúcich prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím	počet

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

Cieľová skupina	Počet ¹⁸	Prínos
Verejnosť	Početnosť nie je možné exaktne určiť, projekt a z neho plynúce benefity sú určené pre 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 doplňte prínos pre každú z nich.

9. Aktivity národného projektu

- 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)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Hlavné aktivity:			
Realizácia stavebných prác	Zlepšenie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty v ŽST Nové Košariská	žiadateľ	počas celého projektu 16 mesiacov
Podporné aktivity:			
Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	počas celého projektu 16 mesiacov
Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	počas celého projektu 16 mesiacov

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

¹⁷ Ak iný údaj ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

¹⁸ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

- b. V tabuľke nižšie uvedte, či v rámci národného projektu bude uplatnený inštitút užívateľa¹⁹ podľa § 3 písm. u) zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Názov aktivity	Využitie inštitútu užívateľa (áno/nie)	Typ užívateľa ²⁰	Poskytovateľ príspevku užívateľovi (žiadateľ alebo partner)
Hlavná aktivita – Realizácia stavebných prác	nie	N/A	N/A
Podporná aktivita – Informovanie a komunikácia	nie	N/A	N/A
Podporná aktivita – Riadenie projektu	nie	N/A	N/A

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

- c. Uvedte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu každej oprávnenej hlavnej aktivity uvedte, 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.

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), riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP. Z dôvodu zabezpečenia overenia dodržania vyššie uvedenej zásady poskytovateľ vo výzve na predkladanie žiadosti o nenávratný finančný príspevok v rámci relevantnej podmienky poskytnutia príspevku zadefinuje hlavné aktivity schváleného zámeru NP ako povinné hlavné aktivity projektu.

Hlavnou aktivitou projektu je Realizácia stavebných prác – rekonštrukcia koľají a výhybiek v železničnej stanici Nové Košariská.

V rámci stavby dôjde k:

- rekonštrukcii staničných koľají č. 1-5 a k ním prislúchajúcich výhybiek,
- vybudovaniu nových nástupíšť výšky 550 mm s bezbariérovým prístupom pre cestujúcich,
- vybudovaniu mimoúrovňového prístupu pre cestujúcich,
- vybudovaniu prestrešenia na časti nástupíšť,
- rekonštrukcii priecestnej koštruktie v žkm 15,9,
- úprave existujúceho staničného zabezpečovacieho zariadenia,
- úprave traťového zabezpečovacieho zariadenia,
- vybudovaniu nového osvetlenia koľají,
- vybudovaniu elektrického ohrevu výhybiek,

¹⁹ Užívateľ sa na rozdiel od partnera nepodieľa na realizácii projektu žiadateľa, ale môže využiť finančný príspevok na realizáciu aktivít definovaných poskytovateľom vo výzve (napr. nákup a inštalácia kotla). Podľa § 3 písm. u) zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, užívateľom je osoba, ktorej prijímateľ alebo partner poskytuje finančné prostriedky z príspevku na základe predchádzajúceho súhlasu poskytovateľa a v súlade so zmluvou uzavretou medzi prijímateľom a užívateľom alebo partnerom a užívateľom alebo iným obdobným právnym vzťahom medzi prijímateľom a užívateľom alebo partnerom a užívateľom.

²⁰ Uvádza sa typ subjektu/osôb (napr. neverejný poskytovateľ soc. služieb, dlhodobí uchádzači o zamestnanie), alebo právna forma.

- vybudovaniu nového pozemného objektu pre umiestnenie technológií.

Stavebné práce budú riešiť aj vybudovanie traťovej časti jednotného európskeho vlakového zabezpečovacieho systému ERTMS/ETCS druhej úrovne. Stavba obsahuje prevádzkové súbory (ďalej aj „PS“), t.j. samostatný súbor strojov a zariadení zabezpečujúci technologickú prevádzku, schopný samostatne plniť technologickú funkciu v danom odbore činnosti a stavebné objekty (ďalej aj „SO“), t. j. samostatné vymedzené stavebné dielo, ktoré umožňuje umiestnenie prevádzkového súboru alebo vykonávanie nejakej technologickej činnosti, a ktoré má umožniť samostatné uvedenie do prevádzky; PS a SO sú základnými prvkami celej stavby:

Odbor 21 Železničné zabezpečovacie zariadenie

- PS 21-01 ŽST N. Košariská, úprava staničného zabezpečovacieho zariadenia
- 01. 01. ŽST N. Košariská, Snímač polohy SPA 41
- 02. 02. ŽST N. Košariská, Počítač osí FAdc
- PS 21-02 Rekonštrukcia PZZ v žkm 15,900
- PS 21-03 ŽST N. Košariská, demontáže SZZ a PZZ
- PS 21-04 ŽST Dunajská Streda, výmena monitorov

Odbor 22 Oznamovacie zariadenie

- PS 22-01 Miestna Kabelizácia
- PS 22-02 Informačný systém
- PS 22-03 Úpravy rozhlasového zariadenia
- PS 22-04 Úpravy dispozičného zapojovača
- PS 22-05 Prenosový systém

Odbor 23 Dielenská technológia

- PS 23-01 Technológia výťahov z podchodu

Odbor 24 Silnoprúdová technológia

- PS 24-01 Transformátorová stanica ŽSR

Odbor 27 Poplachový systém narušenia (PSN) a kamerový systém

- PS 27-01 Kamerový systém
- PS 27-02 Elektronický zabezpečovací systém

Odbor 32 Železničný spodok, zvršok a nástupištia

- SO 32-01 Železničný spodok
- SO 32-02 Železničný zvršok
- SO 32-03 Nástupištia
- SO 32-04 Priecestie v km 15,900
- SO 32-10 Stavebné úpravy - vlečka Ferona Slovakia (Stavebný objekt rieši preklasifikovanie koľají č. 3 a 5 na dopravné a ich rekonštrukciu. Koľaje č. 3 a 5 sú vo vlastníctve ŽSR.)

Odbor 33 Mosty a umelé stavby

- SO 33-01 Podchod pre cestujúcich

- Odbor 34 Pozemné úpravy**
- SO 34-01 Stavebné úpravy Výpravnej budovy v Železničnej Stanici Nové Košariská
01. Stavebná časť
02. Elektroinštalácia
03. Klimatizácia a vykurovanie
- SO 34-02 Technologický objekt ŽSR (TS, NZE, OZ)
01. Stavebná časť
02. Elektroinštalácia
03. Klimatizácia a vykurovanie
- SO 34-03 Zastrešenie nástupíšť a výstupov z podchodu v Železničnej stanici Nové Košariská
01. Stavebná časť
- SO 34-04 ŽST Nové Košariská, orientačné zariadenia a piktogramy
- SO 34-05 ŽST Nové Košariská, drobná architektúra
- SO 34-06 ŽST Nové Košariská, nadzemné časti výťahových šachiet
- SO 34-07 ŽST Nové Košariská, káblvod
- Odbor 35 Energetika**
- SO 35-01 Prípojka vn pre transformátorovú stanicu ŽSR
- SO 35-02 Elektrický ohrev výhybiek
- SO 35-03 Úprava rozvodov nn a VO
- SO 35-04 Osvetlenie podchodu a zastrešenia nástupíšť
- SO 35-05 Elektrická prípojka nn pre PZZ
- SO 35-10 Preložky existujúcich káblových vedení nn neželezničných
- Odbor 36 Slaboprúdové rozvody**
- SO 36-01 Ochrana oznamovacej kabelizácie ŽSR
- Odbor 37 Inžinierske siete**
- SO 37-01 Dažďová kanalizácia zastrešení nástupíšť
- SO 37-02 Preložka existujúcej žumpy
- Odbor 38 Cesty a prístupové komunikácie**
- SO 38-01 ŽST N. Košariská, spevnené plochy

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 riadiacim resp. sprostredkovateľským orgánom 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. 3 000,00 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 Slovenskej republiky 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.

Projekt bude realizovaný v súlade s princípmi desegregácie, destigmatizácie a degetoizácie v zmysle Metodického výkladu pre efektívne uplatňovanie princípov 3D v Programe Slovensko 2021-2027. Realizácia hlavných aktivít a podaktivít projektu nespôsobuje prehĺbenie sociálneho vylúčenia marginalizovaných rómskych komunít a nespôsobuje zhoršenie situácie v oblasti segregácie, getoizácie alebo stigmatizácie rómskej komunity.

10. Predpokladaný časový rámec

Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	1/2025
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	16

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.

11. Finančný rámec²¹

a) žiadateľa

Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu²² (v EUR)	viac rozvinutý región	20 284 341,94
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²³ (v EUR)	viac rozvinutý región	8 113 736,77
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu²⁴ (v EUR)	viac rozvinutý región	12 170 605,17
Vlastné zdroje prijímateľa²⁵ podľa kategórie regiónu²⁶ (v EUR)	viac rozvinutý región	0,00
Miera spolufinancovania (v %)	Zdroj EÚ	40
	Štátny rozpočet SR	60
	Prijímateľ	0
Uplatňovanie špecifického pravidla financovania²⁷ (ak relevantné)	Tabuľka č. 10: Špecifické pravidlá financovania pre EFRR, ESF+ a FST	
Zdroj pro-rata (v %)	neaplikuje sa	
	neaplikuje sa	
V prípade uplatňovania systému pro-rata uveďte spôsob jeho stanovenia (pomer medzi VRR a MRR), ktorý sa uplatňuje v prípade realizácie operácií s prínosom pre oba kategórie regiónov, vrátane názvu dokumentu v akom bol stanovený.	N/A	

b) partnera (ak relevantné)

Fond	Vyberte položku.	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu²⁸ (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²⁹ (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu³⁰ (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Vlastné zdroje partnera³¹ podľa kategórie regiónu³² (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Miera spolufinancovania (v %)	Zdroj EÚ	N/A
	Štátny rozpočet SR	N/A

²¹ Finančný rámec je potrebné uvádzať za celý NP spolu a v prípade financovania NP z viacerých priorít/špecifických cieľov, aj v rozdelení podľa špecifických cieľov.

²² V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²³ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁴ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁵ 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

²⁶ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁷ Uveďte konkrétne číslo tabuľky a jej názvu podľa Stratégie 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.

²⁸ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁹ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

³⁰ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

³¹ 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

³² V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

	Partner	N/A
Zdroj pro-rata (v %)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
V prípade uplatňovania systému pro-rata uveďte spôsob jeho stanovenia (pomer medzi VRR a MRR), ktorý sa uplatňuje v prípade realizácie operácií s prínosom pre oba kategórie regiónov, vrátane názvu dokumentu v akom bol stanovený.	N/A	

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 k 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.

V prípade, že žiadateľ/partner poskytuje finančný príspevok užívateľovi, identifikujte v tabuľke nižšie, o ktoré skupiny výdavkov ide.

V národnom projekte nebude využité zjednodušené vykazovanie výdavkov.

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
Hlavné aktivity		
Aktivita 1		
Realizácia stavebných prác 021 - Stavby	18 437 583,58*	Výdavky na realizáciu stavebných prác vychádzajú z rekapitulácie rozpočtu Dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu stavby.
Rezerva na nepredvídateľné výdavky 021 – Stavby	1 843 758,36	Rezerva je max. 10% z celkových oprávnených výdavkov projektu na stavebné práce.
Hlavné aktivity spolu	20 281 341,94	
Podporné aktivity		

Informovanie a komunikácia 518 – Ostatné služby	3 000,00	Predpokladaná hodnota na veľkoplošný pútač/stálu tabulu vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu atď.) – max. 3000 Eur /veľkoplošný pútač/stála tabuľa bola stanovená v zmysle Príručky k oprávnenosti výdavkov pre programové obdobie 2021– 2027, resp. Osobitných podmienok oprávnenosti výdavkov na iné projekty. Presná výška výdavku bude stanovená výsledkom verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom.
Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky	0,00	Výdavky na realizáciu riadenia projektu sú riešené interne a budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.
Podporné aktivity SPOLU	3 000,00	
CELKOM	20 284 341,94	

*Podľa Projekčného rozpočtu indexovaného CÚ 2Q2024

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), riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

Ostatné zmeny v rozpočte projektu (napr. doplnenie novej skupiny výdavkov, vypustenie skupiny výdavkov, zvýšenie alebo zníženie výšky oprávnených výdavkov v rámci skupín výdavkov a pod.) nie je potrebné predkladať na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027.

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

Definuje riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán, ak je to relevantné, v nadväznosti na zameranie projektu (napr. v prípade IT projektov odkaz na dokumentáciu projektu dostupnú v Metainformačnom systéme Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky <https://metais.vicpremier.gov.sk/>).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

