

Zámer národného projektu¹

**Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): Terminál integrovanej osobnej prepravy
TIOP č. 2 Bratislava-Bory, železničná infraštruktúra**

Žiadateľ²:

Obchodné meno/názov	Železnice Slovenskej republiky
Právna forma	Iná právnická osoba
Sídlo	Klemensova 8, 813 61 Bratislava – mestská časť Staré Mesto
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 NP³	N/A
Kritériá pre výber partnera⁴	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)	3 730 826,28
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 komunity⁵	čiastočne

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:

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.).

- "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,
- "častočne" 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.
 - 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.

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 (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 Železničiaroch Slovenskej republiky a zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

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

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 priestectia, železničné stanice, atď.

2. Odôvodnenie využitia NP

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

Názov železničnej zastávky „TIOP č. 2 Bratislava–Lamačská brána“ bol Rozhodnutím Ministerstva dopravy Slovenskej republiky č. 05053/2023/SŽDD/13068 zo dňa 07.02.2023 zmenený na názov „TIOP č. 2 Bratislava-Bory“. Vzhľadom k tomu, že projektová dokumentácia používa ešte pôvodný názov železničnej zastávky, v zámere sú používané oba názvy.

Predmetom projektu je realizácia stavby rekonštrukcie jestvujúcich traťových koľají, prebudovanie trakčného vedenia, úprava traťového zabezpečovacieho zariadenia, vybudovanie protihlukových stien, preložky vedení, a ďalších prvkov zastávky „TIOP č. 2 Bratislava–Bory“ na rozhraní troch mestských častí Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač, okres Bratislava IV, v katastrálnom území Devínska Nová Ves, Dúbravka a Lamač v priestore severne od obytnej zastavanej časti Dúbravka.

Projekt slúži pre prepojenie železničnej trate so Zastávkou „TIOP č. 2 Bratislava–Bory“, ktorá je riešená v rámci projektu „Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave – Bratislava - Lamačská brána, projektová príprava (DSPRS) a realizácia“.

Individuálna automobilová doprava spôsobuje v denných špičkách na komunikáciách smerujúcich do Bratislavy značné dopravné problémy. Dôsledkom toho je vysoká intenzita na príslušných komunikáciách, následkom čoho vznikajú kongescie, dochádza k znižovaniu rýchlosti a predlžovaniu času potrebného na prepravu medzi zdrojom a cieľom cesty, dochádza k dopravným nehodám a tiež k významnému opotrebovaniu vlastných komunikácií. Vysoká intenzita dopravy z regiónu do Bratislavy spôsobuje aj vysoké zaťaženie mestských komunikácií v Bratislave a ich kapacita je nedostatočná. Rozvoj cestnej siete je obmedzený existujúcou urbanizáciou a tiež výrazným dopytom po výstavbe ďalších objektov. Súčasný negatívny stav je možné zastaviť a zvrátiť len zmenou dopravného správania sa obyvateľov

regiónu tak, aby pre dopravu medzi zdrojom a cieľom svojich pravidelných ciest začali využívať verejnú hromadnú dopravu, ktorá bude zároveň ekologická a bezpečná. Takouto dopravou je doprava železničná.

Účelom projektu je zapojiť železničnú dopravu do integrovaného dopravného systému v Bratislave a podporiť presun cestujúcich na ekologický a udržateľný mód dopravy.

V súčasnosti chýba obslužnosť okolia navrhovanej zastávky "TIOP č. 2 Bratislava-Bory" prostredníctvom existujúcej železničnej siete pre účely územia hlavného mesta. V širšom dosahu sa nachádza prudko sa rozvíjajúca nákupná zóna BORY Mall, ktorej prevádzka je ovplyvniteľná prístupnosťou z hľadiska dopravy. Tiež absencia harmonizácie a integrácie regionálnej dopravy s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy vedie k neefektívnej dopravnej obsluhu a vysokým prevádzkovým nákladom. **Celá stavba vrátane upravovaného úseku koľají a riešených prevádzkových súborov (PS) / stavebných objektov (SO) sa nachádza v úseku trate približne v žkm 46,205 až žkm 46,794 a prevažne na pozemku stavebníka (ŽSR).** Vymedzený úsek zahŕňa okrem samotných koľají aj smerové a výškové úpravy. Územie, na ktorom bude zastávka "TIOP č. 2 Bratislava-Bory" situovaná, je využívané pre železničnú dopravu. Medzistaničný úsek Bratislava Lamač - Devínska Nová Ves je tvorený dvojkolajnou traťou so striedavou elektrickou trakciou 25kV/50Hz. Traťové koľaje sú prevádzkované obojsmerne.

Cieľom Projektu je prostredníctvom prvkov železničnej infraštruktúry zabezpečiť kvalitnú a rozvinutú dopravu v Bratislave a v širšom regióne.

Hlavnými cieľmi projektu sú:

- zvýšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy prostredníctvom výstavby novej železničnej zastávky "TIOP č. 2 Bratislava-Bory" ako súčasť terminálu integrovanej osobnej prepravy v Bratislave,
- zlepšenie kvality služieb poskytovaných verejnou osobnou dopravou (úspora cestovného času, zvýšenie spoľahlivosti a pod.),
- rozvoj infraštruktúry umožňujúcej zvýšenie podielu verejnej osobnej dopravy na del'be prepravnej práce,
- zvýšenie bezpečnosti vlastnej železničnej prevádzky.

Výsledky projektu 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.).

Projekt je lokalizovaný na železničnej trati Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica, ktorá je zaradená do základnej siete TEN – T.

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 (ďalej len „MD SR“). Pre správu a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry boli v zmysle zákona č. 258/1993 Z. z. zriadené Železnice Slovenskej republiky. V zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej s MD SR, ako aj podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, plnia ŽSR funkciu manažéra infraštruktúry, ktorého hlavnými úlohami sú zaistenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železničnej siete, výkon nevyhnutných služieb súvisiacich s prevádzkovaním a zabezpečením rozvoja železničnej infraštruktúry a zodpovednosť za správu, výstavbu, prevádzku, opravy a údržbu železničnej infraštruktúry. Zapojenie partnera/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. Uveďte 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);

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“).

- **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);
- **Vyhláška MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh;**
- **Vyhláška MDPT SR č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh;**
- **Vyhláška MDPT SR č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach.**

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

Navrhovaný zámer priamo nadväzuje na výstupy štúdie uskutočniteľnosti „*ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti*“ (<https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/uzol-bratislava.html>). Táto štúdia v praxi vlastne predstavuje štúdiu uskutočniteľnosti na skvalitnenie infraštruktúry verejnej dopravy v Bratislave prostredníctvom vybudovania severojužného prepojenia a nadväznej infraštruktúry, predovšetkým terminálov integrovanej osobnej prepravy (TIOP).

Zahrnutie zastávky „TIOP č. 2 Bratislava-Bory“ do Bratislavského uzla určil urbanistický rozvoj lokality (výstavba sídliska Bory, výstavba, nemocnice Bory so spádom pre Záhorie, výstavba Bory Mall, nákupného centra).

Bratislavský uzol takto zahŕňa/bude zahŕňať nasledovné stanice, zastávky, odbočky:

- 12 železničných staníc (Devínska Nová Ves, Bratislava-Lamač, Bratislava hl. st., Bratislava-Nové Mesto, Bratislava-Rača, Bratislava-Vajnory, Bratislava východ, Bratislava predmestie, Bratislava-ÚNS, Bratislava-Petržalka, Podunajské Biskupice a Rusovce),
- 4 odbočky (odbočka Močiar, odbočka Vinohrady, odbočka Letisko, plánovaná odbočka TIOP č. 6),

- 7 železničných zastávok (Bratislava-Vinohrady, Bratislava-Železná Studienka, TIOP č. 7 Bratislava-Vrakuňa, plánovaná TIOP č. 2 Bratislava-Bory, plánovaná TIOP č. 6 Ružinov, plánovaná Bratislava-Devínska Nová Ves).

Vybudovanie zastávky „TIOP č. 2 Bratislava-Bory“ predstavuje v rámci štúdie invariantné riešenie.

Tabuľka: Kapacita (priepustnosť) obmedzujúcich úsekov, jej využitie a rezerva vo variante bez projektu

Úsek, ŽST	Kapacita (priepustnosť) vlaky/hod	Počet pravidelných vlakov/hod	Využitie priepustnosti v %	Rezerva vlaky/hod
Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica	16	16	100	0

Predmetný projekt (spolu so zastávkou „TIOP č. 2 Bratislava-Bory“) je tiež odporúčanou investíciou Územného generelu hlavného mesta Bratislava (<https://bratislava.sk/doprava-a-mapy/doprava/uzemny-generel-dopravy>).

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

Navrhovaný projekt sa nachádza na úseku železničnej trate medzi stanicami Devínska Nová Ves – Bratislava Lamač, prislúchajúcom k zastávke „TIOP č. 2 Bratislava-Bory“. Na trati je prevádzkovaná vnútroštátna/medzištátna osobná železničná doprava a vnútroštátna/medzištátna nákladná železničná doprava. Technický stav železničnej infraštruktúry na celom medzistaničnom úseku značne zaostáva za štandardnou technickou úrovňou oproti koridorom vo vyspelých európskych krajinách. Nedostatkami sú morálne a fyzické zastaranie.

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).

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;
- aktuálny stav koľají 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;
- železničná trať potrebuje v úseku zvýšiť kapacitu prímestskej osobnej dopravy a umožniť rýchly a bezproblémový presun cestujúcich. Projekt spolu s výstavbou TIOP Lamačská brána prispeje k umožneniu zapojiť osobnú železničnú dopravu do integrovaného systému dopravy v Bratislave.

Projekt „Terminál integrovanej osobnej prepravy TIOP č. 2 Bratislava-Bory, železničná infraštruktúra“ má väzby aj na iné projekty v oblasti dopravy, ktoré svojou implementáciou prispejú k splneniu cieľov definovaných v strategických materiáloch, ako aj k cieľom stanoveným pre riešený projekt.

- d. Uved'te, 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):

Projekt nadväzuje na národný projekt názvom "**ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice, TIOP č. 1, 2, 4, 5, 6, 7 - projektová dokumentácia (DÚR)**" (ITMS kód: 311031P992), ktorý bol financovaný z prostriedkov Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, v rámci ktorého bola pre projekt „**Výstavba terminálov integrovanej osobnej prepravy v Bratislave - Bratislava - Lamačská brána, projektová príprava (DSPRS) a realizácia**“ a tento projekt financovaný z prostriedkov Programu Slovensko „**Terminál integrovanej osobnej prepravy TIOP č. 2 Bratislava-Bory, železničná infraštruktúra**“ zabezpečená dokumentácia pre územné rozhodnutie.

- 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 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.

¹² V prípade, ak je to relevantné, uveďte aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2014 – 2020.

Prevádzková kapacita - bude zabezpečená interne prostredníctvom projektového manažéra a zamestnancov ŽSR, ktorí disponujú potrebnými personálnymi aj technickými kapacitami, s dlhoročnou skúsenosťou zamestnancov v oblasti prevádzky a údržby železničných zariadení. Prevádzka bude zabezpečovaná týmito zamestnancami počas celej doby životnosti nielen počas obdobia udržateľnosti.

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy / výsledky projektu. 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 ďalších prvkov súvisiacich s výstavbou novej železničnej zastávky „TIOP č. 2 Bratislava-Bory“ sa zvýšia technické parametre koľají 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. Z environmentálneho hľadiska dôjde presunom časti cestujúcich z ciest na železnicu k zníženiu spotreby fosílnych palív používaných pri presune cestnou dopravou. 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 del'be prepravnej práce v prospech železničnej dopravy.

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

Finančná udržateľnosť:

Pokrytie prevádzkových výdavkov železničnej infraštruktúry je realizované z príjmov za poplatok za použitie železničnej 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 ŽSR).

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 uvedte 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 a 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	0,20
výsledok	PSKPRCR59	Nákladná železničná doprava	tonokilometre/rok	2 880 348
výsledok	PSKPRCR101	Časové úspory vďaka lepšej železničnej infraštruktúre	človekodni/rok	239

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

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.

Kód iného údaj ¹⁷	Názov iného údaj ^a	Merná jednotka iného údaj ^a
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 širokú verejnosť	Zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a atraktivity železničnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy.

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 lokalite výstavby novej železničnej zastávky Bratislava-Bory	žiadateľ	03.2026 - 04.2028 26 mesiacov
Podporné aktivity:			
Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	03.2026 - 04.2028 26 mesiacov
Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových	žiadateľ	03.2026 - 04.2028

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.

	a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu		26 mesiacov
--	---	--	-------------

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

- b. V tabuľke nižšie uveďte, 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. Uveďte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu každej oprávnenej hlavnej aktivity 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.

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. V rámci hlavnej aktivity bude realizovaná rekonštrukcia jestvujúcich traťových koľají. V príslušnom úseku trate bude prebudované trakčné vedenie, upravené traťové zabezpečovacie zariadenie, vybudované

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.

protihlukové steny, realizované potrebné preložky vedení, atď. Stavebné práce budú realizované externým dodávateľom, ktorý bol vybraný vo verejnom obstarávaní, a to v súlade so Zmluvou o dielo č. 21040/001.

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. Stavba, ktorá je predmetom projektu pozostáva z nasledovných PS a SO:

PS 02-21-01	Bratislava Lamač - Devínska Nová Ves, úprava TZZ
PS 02-22-01	Optická kabelizácia
PS 02-22-02	Prenosové zariadenie
SO 02-32-01	Rekonštrukcia železničného spodku a zvršku
SO 02-32-03	Káblková chráničková trasa
SO 02-34-07	Protihlukové steny
SO 02-35-01	Úprava TV
SO 02-35-02	Ukoľajnenie ocelových konštrukcií
SO 02-35-08	Preložka 6 kV vedenia ŽSR
SO 02-35-09	NN napájanie TZZ
SO 02-36-01	Preložka slaboprúdových vedení ŽSR

V prípade stavebných objektov pôjde najmä o:

Železničný zvršok

V úseku povrchového vedenia novej koľaje je navrhovaný železničný zvršok s koľajnicami 60 E1 na betónových podvaloch (napríklad BP-3), upevnenie pružné bezpokladnicové (napríklad Vossloh W14), rozdelenie podvalov 600 mm. Hrúbka koľajového lôžka pod ložnou plochou podvalov, (resp. pod ložnou plochou podvalov pod vnútorným neprevýšeným koľajnicovým pásom) sa navrhuje 350 mm. Koľajové kamenivo kvalitatívnej triedy BI, fr.31,5-63 (z vyvretých hornín). Pred a za nástupišťami je otvorené koľajové lôžko.

Železničný spodok

Náplňou objektu železničného spodku bude rozšírenie pôvodného zemného telesa, konštrukcia ochrannej vrstvy proti premrznaniu a odvodnenie zemnej pláne. V úseku navrhutej zastávky sú z dôvodu rozšírenia násypu a podchytenia svahov pre stavbu objektov zastávky (sklad pre bicykle, objekty schodísk a výťahov) oporné múry po oboch stranách násypu. V rámci objektu železničného spodku je zahrnuté rozšírenie násypov zazubením do pôvodného telesa.

Protihlukové steny

V miestach, kde dôjde podľa výpočtu k prekročeniu maximálnych prípustných hodnôt hluku sú umiestnené protihlukové steny, ktoré zabezpečia ochranu okolitých objektov pred hlukom. Protihlukové steny budú po pravej strane v smere staničenia od km 46,300 až do km 46,540, úsek má celkovú dĺžku 240 m. Protihluková stena bude s výškou min. 3 m nad temenom koľaje (TK).

Trakčné vedenie

V súčasnosti je použitá plne kompenzovaná zostava trakčného vedenia typu „S“ pozostávajúca z trolejového drôtu 100mm² Cu a nosného lana 50mm² Bz so stálou ťahovou silou 10kN.

Výstavbou nástupísk sa niektoré trakčné podpory dostanú do kolízie s komunikačnou zónou nástupísk, preto bude potrebné ich umiestniť s ohľadom na voľný schodný manipulačný priestor, bezpečnosť práce, viditeľnosť návěstidiel a pohyb cestujúcich po nástupisku.

Oceľové konštrukcie v zóne trolejového vedenia a pantografového zberača a trakčné podpory budú ukoľajnené.

Elektrická energia NN je potrebná pre napojenie vybavenia zastávok, výťahov a osvetlenia prístupových ciest.

Rozvody NN budú zabezpečovať pripojenie elektrických zariadení. Súčasťou rozvodov NN bude aj káblové prepojenie nástupišťa na opačnej strane železničnej trate.

Napájanie objektu preloženej reléovej skrine autobloku bude riešené káblovou prípojkou NN zo 6kV rozvodu cez prevodný transformátor 6/0,23kV.

Poloha nových trakčných stožiarov a trasy podzemných elektrických vedení majú v maximálnej možnej miere zohľadňovať budúcu dostavbu tretej traťovej koľaje.

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/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. 3000,00 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.

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

Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	05/2025
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	26

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	3 730 826,28
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²³ (v EUR)	viac rozvinutý región	1 492 330,51
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu²⁴ (v EUR)	viac rozvinutý región	2 238 495,77
Vlastné zdroje prijímateľa²⁵ podľa kategórie regiónu²⁶ (v EUR)	viac rozvinutý región	0,00
Miera spolufinancovania (v %)	Zdroj EÚ	40%
	Štátny rozpočet SR	60%

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“.

	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
	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	

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“.

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	3 388 932,99	Výdavky na realizáciu stavebných prác boli stanovené v súlade so Zmluvou o dielo č. 21040/001 (21040/001 Centrálny register zmlúv).
Rezerva na nepredvídané výdavky na stavebné práce 930 – Rezerva na nepredvídané výdavky	338 893,29	Rezerva na nepredvídané výdavky na stavebné práce je max. 10% z celkových oprávnených výdavkov projektu na stavebné práce.
Hlavné aktivity spolu	3 727 826,28	

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. Predpokladaná hodnota 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	3 730 826,28	

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.vicempremier.gov.sk/>).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

