

Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu

Žiadateľ²:

Obchodné meno/názov	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
Právna forma	akciová spoločnosť
Sídlo	Rožňavská 1, 832 72 Bratislava
IČO	35 914 939

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)	136 163 200,00 eur
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celé územie Slovenskej republiky)	Trnavský kraj, Trenčiansky kraj, Nitriansky kraj, Žilinský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	verejnosť
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity⁵	nie

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" – ak, projekt bude financovaný výhradne z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity (ďalej len „MRK“) uvedenej v Programe Slovensko,
- "nie" - ak, projekt nebude v žiadnej miere financovaný z alokácie so špecifickým určením pre MRK uvedenej v Programe Slovensko,
- "častočne" – ak, projekt bude z časti financovaný z alokácie so špecifickým určením pre MRK uvedenej v Programe Slovensko.

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko⁶

Cieľ politiky súdržnosti⁷	3 Prepojenejšia Európa vďaka posilneniu mobility
Priorita	3P1 Doprava
Špecifický cieľ	RSO3.2 Rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility odolnej proti zmene klímy vrátane zlepšeného prístupu k TEN-T a cezhraničnej mobility
Opatrenie (ak relevantné)	3.2.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov
Súvisiace typy akcií⁸	Obnova mobilných prostriedkov železničnej VOD

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.).

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK) je subjekt, ktorý už dlhé časové obdobie aktívne pôsobí na dopravnom trhu (od 01.01.2005 ako ZSSK; predtým nadobudla dlhoročné skúsenosti v oblasti ŽOD v rámci pôsobenia na jednotnom systéme železničnej dopravy - jej právnymi predchodcami bola Železničná spoločnosť, a.s. ako aj Železnice Slovenskej republiky).

ZSSK, ktorá dnes prevádzkuje vyše 95 % dopravných výkonov železničnej osobnej dopravy v SR, má skúsenosti s realizáciou národných projektov z predchádzajúcich operačných programov EÚ. Ako národný dopravca zabezpečuje rozhodujúcu časť železničnej dopravnej obsluhy územia SR vo verejnom záujme, a to:

- na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ) (na obdobie rokov 2021 – 2030), ktorá v súčasnom období stanovuje podmienky a rozsah výkonov vo verejnom záujme zabezpečujúcich dopravnú obsluhu územia SR vrátane kompenzácií za poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme,

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 zámery národných projektov do jednej výzvy, resp. na jeden schválený zámer 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 zámeru/zámerov 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.

- za podmienok stanovených vo Vyhláške Ministerstva dopravy Slovenskej republiky o regulácii cestovného v železničnej doprave a o podrobnostiach o postupe pri regulácii cestovného č. 3/2025 Z. z., teda za podmienok cenovej regulácie pri stanovení maximálnej ceny cestovného.

Financovanie obstarania ŽKV z prostriedkov eurofondov bolo možné doposiaľ realizovať iba za predpokladu, že vozidlá financované z prostriedkov eurofondov boli/sú určené na výkon služieb vo verejnom záujme. V takom prípade sa poskytnutie prostriedkov eurofondov považovalo za štátnu pomoc zlučiteľnú s pravidlami jednotného trhu EÚ, tak ako to bolo legislatívne spresnené (popri Zmluve o založení EÚ) aj v Usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom.

ZSSK disponuje takou ZoDSVZ, ktorá spĺňa podmienky zlučiteľnosti štátnej pomoci s pravidlami EÚ. Zmluva uzatvorená pre obdobie do r. 2030, obsahuje ustanovenie o odovzdaní obstaraných ŽKV právnomu nástupcovi v prípade liberalizácie trhu železničnej osobnej dopravy. Realizácia navrhovaného projektu nevyklučuje právne nástupníctvo iného subjektu – napríklad v jeho v neskoršom období (napr. po roku 2030 alebo po ukončení obdobia udržateľnosti projektu).

Uvedené skutočnosti kvalifikujú ZSSK na realizáciu predloženého projektu, nakoľko iný subjekt, ktorý by sa uchádzal o prostriedky eurofondov, by musel mať na dané obdobie prevádzky nadobudnutých vozidiel uzatvorenú ZoDSVZ. Takýto scenár aj pre nedostatok disponibilného času v rámci doby oprávnenosti výdavkov PSK, nie je realizovateľný.

2. Odôvodnenie využitia NP

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

Z finančného hľadiska je rozsah obnovy ŽKV pomerne náročný a nie je možné ho zabezpečiť iba prostredníctvom zdrojov ZSSK. Náklady na prevádzku VOD prevyšujú možný výnos z činnosti dopravcu. Preto je potrebné využiť na spolufinancovanie finančné prostriedky EÚ.

Z vecného hľadiska predkladaný projekt predstavuje obstaranie 16 ks hybridných EJ pre regionálnu dopravu s možnosťou rozšírenia projektu o ďalšie potenciálne vhodné trate za predpokladu uplatnenia opcie až o ďalších 20 ks.

Projektový zámer sa predkladá pre fixnú časť projektu v rozsahu 16 ks hybridných EJ. Uvedené hybridné EJ by mali byť využívané na jestvujúcich železničných tratiach:

Linky projektu		Sieť	Poznámka
REG 1008	Skalica na Slovensku - Kúty	mimo TEN-T + TEN-T	Skalica - Kúty (mimo) = mimo TEN-T; Kúty = základná TEN-T
REG 1006	Kúty - Trnava ¹	TEN-T	Kúty - Trnava (mimo) = súhrnná TEN-T; Trnava = základná TEN-T
REG 1012	Nitra – Leopoldov – Trnava	mimo TEN-T + TEN-T	Nitra - Leopoldov (mimo) = mimo TEN-T; Leopoldov - Trnava = základná TEN-T
REG 1011	Nitra – Šurany - Nové Zámky (časť výkonov, ostatné výkony pre iný projekt)	mimo TEN-T + TEN-T	Nitra - Šurany (mimo) = mimo TEN-T; Šurany - Nové Zámky = súhrnná TEN-T
REG 1010	Nové Zámky – Komárno ² (priama linka Nitra - Komárno)	TEN-T	Nové Zámky – Komárno = súhrnná TEN-T
REG 1025	Trenčín – Nové Mesto nad Váhom - Myjava	mimo TEN-T + TEN-T	Trenčín - Nové Mesto nad Váhom = základná TEN-T; Nové Mesto nad Váhom (mimo) - Myjava = mimo TEN-T
REG 1027	Horné Srnie – Trenčianska Teplá - Trenčín	mimo TEN-T + TEN-T	Horné Srnie - Trenčianska Teplá (mimo) = mimo TEN-T; Trenčianska Teplá - Trenčín = základná TEN-T
REG 1036	Žilina – Rajec	mimo TEN-T + TEN-T	Žilina = základná TEN-T; Žilina (mimo) - Rajec = mimo TEN-T

ad 1) Linka Kúty - Trnava: ide o tzv. servisné rameno mapy projektu, ktoré bude podporne slúžiť linke Skalica na Slovensku - Kúty ako návozné rameno mapy projektu do Trnavy a následne do Nových Zámok z dôvodu potreby vykonania technologicky nevyhnutých úkonov ošetrovania jednotiek BEMU v THÚ Nové Zámky: čistenie vozidla, natankovanie vody, údržba vozidla; na linke bude realizované minimum výkonov vlkm;

Ad 2) Linka Nové Zámky – Komárno: ide tzv. doplnkové rameno mapy projektu k linkám projektu Trnava – Nitra a Nitra - Nové Zámky - pre lepšie prevádzkové využitie BEMU projektu s cieľom zvýšiť km prebeh; na linke bude realizované minimum výkonov vlkm; technicko hygienické ošetrovanie vozidla bude uskutočnené v THÚ Nové Zámky.

V oboch prípadoch sa jedná o doplnkové trate projektu (tzv. súhrnné TEN-T trate), ktoré budú podporne slúžiť primárnym tratiť projektu v ktorých budú vykonávané dopravné výkony na linkách projektu, ktoré sa nachádzajú na tratiť siete TEN-T, ako aj na tratiť mimo siete tratiť TEN-T (viď tabuľku vyššie, ako aj mapu projektu).

ZSSK dlhodobo vyvíja snahu o vytvorenie klimaticky neutrálnej železničnej dopravy na čiastočne elektrifikovaných tratiť. Efektívne je možné tento zámer dosiahnuť nahradením regionálnych vlakov s dieselovým pohonom, ktoré sú prevádzkované na čiastočne elektrifikovaných tratiť hybridnými EJ. Hlavným prínosom projektového zámeru tak budú nielen nižšie emisie z dopravy, ale taktiež zvýšenie kvality poskytovaných služieb na tratiť, na ktoré budú vyzískané vozidlá dislokované. Dislokácia vyzískaných vozidiel zároveň umožní vyradenie najstarších vozidiel.

Batériová elektrická jednotka je typ vlaku, ktorý na elektrifikovaných tratiť jazdí na elektrinu z trakčného vedenia a na úsekoch bez trakčného vedenia využíva elektrinu z batérie. Nabitie batérie môže v závislosti od modelu vozidla trvať až 30 minút, pričom vozidlá je možné nabíjať aj počas jazdy na elektrifikovanom úseku trate. Očakávaný dojazd na elektrinu z batérie na jedno nabitie je minimálne 80 km.

Plánované nasadenie nových vozidiel je v regionálnej doprave na západnom a severnom Slovensku. Plánujú sa nasadiť najmä na linkách, kde dnes jazdia dieselové vlaky a čiastočne prechádzajú po elektrifikovaných tratiť. Výnimkou je linka Žilina – Rajec, ktorá je celá neelektrifikovaná. Nákupom batériových elektrických jednotiek sa uvoľnia dieselové vlaky, ktoré sa presunú na iné linky. Uvoľnia sa najmä motorové jednotky radu 813 a 861, ktoré následne nahradia staršie motorové vozne radu 812 a prípojné vozne radu 012.

Integrovaný dopravný systém predpokladá, že vo verejnej doprave bude mať kľúčové postavenie železničná doprava. Zámer integrovať VOD napreduje iba postupne. ZSSK prispieva obnovou ŽKV postupným

zvyšovaním ponuky kvalitnej a komfortnej železničnej dopravy v jednotlivých krajoch, ale stále nie v dostatočnej miere. Tento projekt by mal prispieť prioritne k vytvoreniu klimaticky neutrálnej regionálnej železničnej dopravy za súčasných podmienok manažéra infraštruktúry (ŽSR). Zároveň by mal prispieť k zatraktívneniu regionálnej dopravy, k obnove vozidlového parku ZSSK a k zvýšenému využívaniu ŽOD cestujúcimi. To čiastočne odbremení cestnú dopravu. Zavedením priamych liniek bez potreby prestupu cestujúceho a zmeny hnacieho koľajového vozidla sa skrátia cestovné časy cestujúcich. Náhrada dieselovej trakcie zlepší kvalitu životného prostredia v daných územiach. Predkladaný projekt je v súlade so všeobecným cieľom modernizovať železničné vozidlá.

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.).

ZSSK má s realizáciou národných projektov skúsenosti z predchádzajúcich operačných programov EÚ. ZSSK realizovalo už niekoľko projektov zameraných na obstaranie EJ slúžiacich regionálnej verejnej osobnej doprave: projekt Operačného programu Integrovaná infraštruktúra Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 7. časť (ITMS kód: 311011BNY1) ukončený v roku 2023, ktorý bol zameraný na nákup EJ (4 ks), Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 2. časť (nákup 25 ks EJ), ITMS kód: 311011N900, Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 3. časť (nákup 9 ks EJ), ITMS kód: 311011BDY9 vrátane projektov Plánu obnovy a odolnosti rovnako zameraných na obstaranie EJ, ktorých obsahom je dodanie ďalších 11 ks EJ postupne počas rokov 2025-2026. ZSSK má teda preukázateľné skúsenosti s prípravou a implementáciou projektov obstarania ŽKV pre VOD, a teda aj vysoké predpoklady zabezpečiť vyššiu efektívnosť poskytovanej služby cieľovej skupine s efektívnejším a hospodárnejším využitím času a financií, ako by bolo možné zabezpečiť pri využití súťažného postupu prostredníctvom výzvy.

Zároveň ustanovenia aktuálne platnej Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme obsahujú ustanovenia upravujúce právne nástupníctvo vozidiel obstaraných z prostriedkov EÚ, pokiaľ by predmetná linka bola v budúcnosti predmetom liberalizácie (súťaže o výkony vo verejnom záujme) a vozidlá získané projektom by bolo potrebné odovzdať právnomu nástupcovi.

V zmysle uvedených skutočností bola za prijímateľa národného projektu určená ZSSK. Vzhľadom na charakter/zameranie projektu a vopred daného prijímateľa projektu sa nebude uplatňovať súťažný postup pri výbere projektu, ale poskytovateľ vyhlási pre prijímateľa výzvy na predloženie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku pre národný projekt.

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.

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.

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.

Odbornými partnermi projektu boli/sú Ministerstvo dopravy SR (MD SR) a Útvar hodnoty za peniaze Ministerstva financií SR (ÚHP). Objednávku výkonov vo verejnom záujme (v diaľkovej, ako aj regionálnej/medziregionálnej doprave, po koordinácii s regionálnymi partnermi – zástupcami samosprávnych krajov) realizuje voči ZSSK ako dopravcovi výkonov vo verejnom záujme, MD SR, ktoré je v postavení objednávateľa. Objednávka výkonov je pritom podriadená reformnému grafikonu vlakovej dopravy (GVD) v odbornej gescii ÚHP, ktorý už zohľadňuje požiadavky cestujúcej verejnosti a záujmy sociálnych partnerov.

Zapojenie iného odborného partnera/partnerov do projektu nie je potrebné. Všetky potrebné činnosti zabezpečí z titulu svojich kompetencií žiadateľ (ZSSK) v súčinnosti s dodávateľom projektu. Dodanie železničných koľajových vozidiel bude realizované dodávateľom, ktorý vzíde z procesu verejného obstarávania. ZSSK disponuje dostatočným personálnym, technickým a technologickým zázemím, skúsenosťami, a tiež know-how potrebným pre implementáciu a riadenie celého projektu. V zmysle uvedeného a vzhľadom na zameranie projektu, zapojenie vyššie uvedených sociálnych partnerov do prípravy projektu nebolo potrebné.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

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

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Program Slovensko 2021 - 2027
- Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska
- Plány udržateľnej mobility - NSK, TTSK, TSK, ZSK

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030:

Zámer národného projektu „Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“ je v súlade s cieľmi uvedenými v Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do roku 2030:

- posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené;
- zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky;
- zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania/realizácie infraštruktúry a znížením počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.
- zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií;

Link: <https://smartmobility.gov.sk/wp-content/uploads/2021/05/Strategicky-plan-rozvoja-dopravy-do-roku-2030.pdf>

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

Program Slovensko 2021 - 2027

Zámer národného projektu „Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“ je v súlade so stratégiou a očakávanými výsledkami opatrenia 3.2.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a zvýšenie atraktivity a kvality služieb železničnej verejnej osobnej dopravy prostredníctvom obnovy mobilných prostriedkov v rámci špecifického cieľa RSO3.2 Rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility odolnej proti zmeny klímy vrátane zlepšeného prístupu k TEN-T a cezhraničnej mobility.

Link: <https://eurofondy.gov.sk/dokumenty-a-publikacie/dokumenty/>

Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska:

Zámer národného projektu „Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“ je v súlade s cieľom Udržateľná mobilita - nezvratný prechod na nízkoemisnú mobilitu uvedeným v Stratégii pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska:

Link: <https://mirri.gov.sk/wp-content/uploads/2022/03/Strategia-inteligentnej-a-udrzatelnej-mobility.pdf>

Plány udržateľnej mobility:

Zámer národného projektu zasahuje do Trnavského, Nitrianskeho, Trenčianskeho a Žilinského samosprávneho kraja.

Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja

Zámer národného projektu „Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“ je v súlade s cieľmi:

- zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality;
- zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií;
- modernizácia vozidlového parku verejnej dopravy;

Link: <https://trnava-vuc.sk/dokument/pum-ttsk/>

Regionálny plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja

Zámer národného projektu „Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“ je v súlade s cieľmi:

- preferovanie verejnej osobnej dopravy (autobusovej aj koľajovej);
- zníženie znečistenia ovzdušia, hlukovej záťaže a uhlíkovej stopy;
- zníženie dopravnej nehodovosti;

Link: <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/regionalny-plan-udrzatelnej-mobility-nitrianskeho-samospravneho-kraja->

Plán udržateľnej mobility Trenčianskeho samosprávneho kraja

Zámer národného projektu „Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“ je v súlade s cieľmi:

- zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy;
- zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave;

Link: https://www.tsk.sk/dokumenty/regionalny-rozvoj/schvalene-projekty-v-trencianskom-kraji/plan-udrzatelnej-mobility-trencianskeho-samospravneho-kraja/pum-tsk-5-navrhova-cast.html?page_id=1089495

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility Žilinského samosprávneho kraja

Zámer národného projektu „Obstaranie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“ je v súlade s cieľmi:

- zabezpečiť a ponúknuť dopravné riešenia, ktoré sú dostupné pre všetkých občanov, predovšetkým s ohľadom na významné zdroje a ciele denného pohybu osôb;
- znížiť stupeň znečistenia ovzdušia, hluku, skleníkových plynov a spotrebu energie;
- zabezpečiť finančne účinnú a udržateľnú dopravu osôb a tovaru;

Link: <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/strategia-udrzatelneho-rozvoja-dopravy-mobility-zilinskeho-samospravne>

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

- **Štúdia uskutočniteľnosti „Obstaranie hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu“**

https://www.zssk.sk/wp-content/uploads/2025/02/SU-Obstaranie-hybridnych-EJ-pre-regionalnu-dopravu_FINAL.pdf

- **Hodnotenie ÚHP pre projekt Obstaranie batériových elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu**

https://www.mfsr.sk/files/sk/financie/hodnota-za-peniaze/hodnotenia-investicnych-projektov/doprava/hodnotenie_hybridne-vozidla.pdf

Podľa Hodnotenia ÚHP zníženie environmentálnej záťaže železničnej dopravy je relevantný strategický cieľ a nákup batériových elektrických jednotiek ho pomôže splniť. Projekt je zároveň formálne v súlade so všeobecným cieľom modernizovať železničné vozidlá. ÚHP vo svojom hodnotení ďalej konštatuje, že: obstarávaný počet 16 kusov sa javí ako optimálny, opodstatnenosť opcie na ďalších 20 kusov je potrebné preukázať aktualizáciou štúdie a výška investičných nákladov sa javí ako primeraná, predpokladaná cena vozidiel zodpovedá cenám obstaraných vozidiel rovnakého typu v zahraničí.

Analýza nákladov a prínosov preukázala, že projekt je zo spoločenského hľadiska prínosný a je potrebné ho realizovať. Medzi výhody projektového zámeru možno zaradiť:

- zníženie množstva znečisťujúcich látok zo železničnej dopravy;
- získanie moderných, konštrukčne bezpečnejších vozidiel;
- zvýšenie kultúry cestovania;
- zvýšenie ponúkanej prepravnej kapacity;
- možnosť zhustenia vlakov na daných linkách s rovnakým počtom ŽKV;

Nevýhody tohto projektového zámeru predstavujú vstupné náklady.

Obnovený vozidlový park ovplyvní aj budúci dopyt cestujúcich, ktorý môže narastať v dôsledku kvalitnejšej zelenej železničnej prepravnej ponuky a jej atraktívnosti aj pre cestujúcich cestnou dopravou. ZSSK postupne investuje vlastné i cudzie zdroje do obnovy a modernizácie vozového parku s cieľom eliminovať investičný dlh na svojich aktívach. V prípade realizácie tohto projektu ZSSK negeneruje vlastné finančné zdroje, z ktorých by mohol byť projekt financovaný v potrebnej výške, a tak si jeho financovanie vyžaduje účasť verejných zdrojov. Efektívnosť projektu investovať do obnovy vozidiel bola posúdená v rámci **analýzy nákladov a prínosov**. Zohľadňovala súčasný i očakávaný prepravný dopyt, hybnosť obyvateľov, ich dopravné správanie, hospodársky a spoločenský rozvoj príslušných regiónov. **Analýza prepravného dopytu** naznačila mierne rastúci trend dopytu a požiadavku kvalitne zabezpečiť prepravu obyvateľov a návštevníkov dotknutých regiónov.

Finančná analýza preukázala, že projekt je finančne realizovateľný len s podporou zdrojov EÚ. Výsledky **ekonomickej analýzy** projektu svedčia o tom, že sociálna hodnota projektu je pozitívna a projekt prinesie celospoločenský úžitok. Kládna ENPV a ERR, ktoré prevyšuje 5-percentnú diskontnú sadzbu potvrdzujú, že projekt je spoločensky žiadúci. Pomer prínosov a nákladov projektu B/C vypočítaný v rámci CBA dosahuje hodnotu 1,02. Spoločenské prínosy projektu presahujú spoločenské náklady projektu (1 EUR spoločenských nákladov vynaložených na realizáciu projektu prinesie 1,02 EUR spoločenských prínosov).

Štúdia uskutočniteľnosti preukázala, že realizácia tohto projektu napomôže skvalitniť ponuku služieb verejnej osobnej dopravy, prispeje k rastu jej podielu na regionálnom dopravnom trhu a zároveň k zníženiu negatívnych dopadov z dopravy na životné prostredie.

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

Doprava je významným zdrojom skleníkových plynov a znečisťujúcich látok a najväčší podiel na emisiách má spaľovanie nafty, ktoré generujú dieselmotorové jednotky - až 70 %. Manažér infraštruktúry spravuje 3 630 km tratí, z toho je elektrifikovaných menej ako polovica (1 585 km, t.j. 44 %). Zvýšenie podielu elektrifikovaných tratí na celkovom rozsahu tratí je v kompetencii ŽSR ako správcu infraštruktúry. Do času zvýšenia podielu elektrifikácie, dokáže problém riešiť aj dopravca zo svojej pozície a to obstaraním vozidiel, ktoré dokážu realizovať dopravný výkon na základe alternatívneho zdroja energie – bez spaľovania pohonnej hmoty (nafty) pre dieselové jednotky. ZSSK **nahradí regionálne vlaky s dieselovým pohonom**, ktoré sú prevádzkované na čiastočne elektrifikovaných tratiach, **hybridnými EJ**. Projekt, pre ktorý sa predkladá projektový zámer, sa zameriava na **riešenie problému znečistenia životného prostredia** – zníženie skleníkových plynov a iných znečisťujúcich látok.

Realizácia projektu ponúkne primeraný **komfort** cestujúcim a v neposlednom rade **bude viesť k získaniu nových cestujúcich**, čo čiastočne **odbremení cestnú dopravu** a prejaví sa i v pozitívnych dopadoch na životné prostredie.

Obstaraním nových vozidiel bude možná obnova vozového parku ZSSK – vďaka novým hybridným EJ **budú môcť byť takto vyvízané vozidlá** (najmä motorové jednotky radu 813 a 861) **presunuté na iné linky, na ktorých jazdia najstaršie vozidlá** radu 812 a prípojné vozne radu 012, čo následne ZSSK umožní časť z nich vyradiť zo svojho vozidlového parku.

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):

Projektový zámer sa predkladá pre projekt, ktorý nadväzuje na nasledovné projekty Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra 2014-2020, ktorých predmetom bolo obstaranie nových elektrických jednotiek: Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 2. časť (nákup 25 ks EJ, ITMS kód 311011N900), Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 3. časť (nákup 9 ks EJ, ITMS kód 311011BDY9), Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 7. časť (nákup 4 ks EJ, ITMS kód 311011BNY1) vrátane už uplatnených opcií na dodanie ďalších 11 ks EJ, ktoré sú financované projektami z Plánu obnovy a odolnosti a ktorých dodanie sa očakáva spoločne do r. 2026 (ZoPPM č. 01/2022 a ZoPPM č. 19I06-29-P06-00001/2024).

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

Praktické skúsenosti a odborná erudovanosť ZSSK sú zárukou zachovania spoločnosti, udržateľnosti jej obchodných aktivít a v neposlednom rade schopnosti zabezpečiť vlastnými odbornými kapacitami realizáciu projektu a následnú prevádzku vozidiel obstaraných prostredníctvom prostriedkov EÚ.

ZSSK v minulosti realizovala viacero úspešných projektov. Na zabezpečenie riadenia projektu disponuje dostatočným množstvom kvalifikovaných pracovníkov s dlhoročnými praktickými odbornými skúsenosťami v oblasti prevádzky a údržby ŽOD, v oblasti obchodu, riadenia strategických investičných projektov.

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

ZSSK má k dispozícii skúsený a výkonný manažment na všetkých úrovniach riadenia. Na realizácii projektu sa budú podieľať zamestnanci ZSSK najmä z oblastí prevádzky, obchodu a riadenia EÚ projektov. Personálnu kapacitu k realizácii projektu poskytne aj dodávateľ projektu.

Personál ZSSK predstavuje zložku prevádzkovej a administratívnej udržateľnosti, ZSSK má k dispozícii potrebné odborné personálne kapacity, ktoré zabezpečia udržateľnosť výsledkov projektu prostredníctvom servisných zásahov, údržby, opráv a podobne.

Zabezpečenie prevádzky projektu po jeho implementácii, t. j. v období udržateľnosti bude vo vlastnej réžii zabezpečovať ZSSK - z hľadiska organizačného, administratívneho a tiež technického.

Z finančného hľadiska projekt nespĺňa kritéria efektívneho financovania a bez **spoluúčasti verejných zdrojov nie je finančne realizovateľný**.

Zdrojom financovania budú predovšetkým príjmy, ktoré ťažiskovo tvorí cestovné a kompenzácie za poskytovanie dopravných služieb. Regulované cestovné nepostačuje vykryť prevádzkové náklady projektu, preto sa projekt uchádza o financovanie z prostriedkov EÚ.

Po skončení spolufinancovania projektu bude finančnú udržateľnosť výsledkov projektu žiadateľ zabezpečovať z vlastných zdrojov. ZSSK garantuje vecnú, inštitucionálnu, prevádzkovú udržateľnosť výstupov projektu. Popritom bude z vlastných zdrojov znášať aj financovanie všetkých neoprávnených výdavkov projektu.

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 tohto projektu je zníženie ekologickej záťaže životného prostredia v dôsledku eliminácie **spotreby nafty ŽKV** na tratiach projektu a z toho vyplývajúce **zníženie množstva znečisťujúcich látok a zníženie množstva skleníkových plynov**. Naplnenie základného cieľa sa uskutoční prostredníctvom obstarania 16 ks hybridných elektrických jednotiek, ktoré budú slúžiť cestujúcim na území vyššie uvedených samosprávnych krajov.

Vecným cieľom projektu je **obnova vozidlového parku** prostredníctvom obstarania 16 ks hybridných elektrických jednotiek. Počet nových vozidiel vychádza z potreby liniek, na ktoré sa plánujú hybridné jednotky nasadiť. Zväčša idú časť trasy na naftový pohon po elektrifikovanej trati. 16 kusov nových hybridných EJ zodpovedá prevádzkovej potrebe 14 ks jednotiek vrátane 2 ks, ktoré budú slúžiť ako prevádzková záloha.

Príchodom hybridných elektrických jednotiek vybavených modernými informačnými a komunikačnými technológiami **sa zvýši kvalita a komfort cestovania**, čo **posilní konkurencieschopnosť vlakovej dopravy** v dotknutých krajoch oproti autobusovej doprave. Projekt má potenciál priniesť ďalšie potenciálne **prínosy, najmä vďaka skráteniu cestovného času**.

Na základný cieľ projektu **nadväzujú jednotlivé ekonomické prínosy**:

- úspora času
- úspora nákladov z dopravných nehôd
- úspora nákladov na znečisťujúce látky
- úspora nákladov na skleníkové plyny
- úspora nákladov z hluku
- úspora prevádzkových nákladov

Medzi pozitívne **sociálno-ekonomické aspekty** patrí:

- podpora záujmu občanov o železničnú prepravu

- rastúci záujem verejnosti o prepravu po železnici a rast počtu cestujúcich
- posilnenie konkurenčnej pozície železničnej osobnej dopravy na trhu
- nižšia nehodovosť a vyššia bezpečnosť a spoľahlivosť
- podpora rozvoja lokálneho hospodárstva

Sociálnoekonomické ciele projektu zodpovedajú celospoločenským cieľom a sledujú uspokojenie dopravného dopytu a **skvalitnenie železničnej osobnej dopravy**.

Medzi priaznivé environmentálne aspekty možno zaradiť aj zníženie emisií hluku.

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 projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu ¹⁵	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹⁶
výstup	n/a	Počet obnovených vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave	počet	16
výsledok	n/a	Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave za rok	cestujúci/rok	4 455 227

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údaja ¹⁷	Názov iného údaja	Merná jednotka iného údaja
-------------------------------	-------------------	----------------------------

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

- projekty technickej pomoci (okrem aktivít technickej pomoci zameraných na financovanie informačných systémov, Centrálnemu 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.

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



Spolufinancovaný
Európskou úniou

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 cieľovej skupiny nie je možné exaktne stanoviť, nakoľko služby železničnej osobnej dopravy bude môcť využiť každý cestujúci (obyvatelia daných krajov, turisti a návštevníci zo Slovenska i zo zahraničia).	Zvýšenie kvality a rozsahu ponuky železničnej verejnej osobnej dopravy

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
Aktivita 1 – Obstaranie 16 ks hybridných EJ	Zníženie environmentálnej záťaže železničnej dopravy, obnova vozidlového parku ZSSK s cieľom modernizovať železničné vozidlá, skvalitnenie a zatraktívnenie služieb železničnej osobnej dopravy pre cestujúcu verejnosť, zvýšenie kvality a komfortu cestovania, skrátenie jazdného času	žiadateľ	36 mesiacov 11/2025 – 10/2028
Podporná aktivita – Interné riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	42 mesiacov 08/2025 – 01/2029
Podporná aktivita – Publicita a informovanie	Zabezpečenie publicity a informovania o projekte v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	42 mesiacov 08/2025 – 01/2029

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)
----------------	--	-----------------------------	---

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

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

Aktivita 1 – Obstaranie 16 ks hybridných EJ	nie	N/A	N/A
Podporná aktivita – Interné riadenie projektu	nie	N/A	N/A
Podporná aktivita – Publicita a informovanie	nie	N/A	N/A

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 zdefiniuje hlavné aktivity schváleného zámeru NP ako povinné hlavné aktivity projektu.

Hlavná aktivita projektu:

Hlavnou aktivitou projektu je (Aktivita 1) obstaranie 16 ks dvojčlánkových hybridných EJ, ktoré budú využívané v regionálnej ŽOD na území Nitrianskeho kraja, Trnavského kraja, Trenčianskeho kraja a Žilinského kraja. Batérová elektrická jednotka je typ vlaku, ktorý na elektrifikovaných tratiach jazdí na elektrinu z trakčného vedenia a na úsekoch bez trakčného vedenia využíva elektrinu z batérie. Nabitie batérie môže v závislosti od modelu vozidla trvať až 30 minút, pričom vozidlá je možné nabíjať aj počas jazdy na elektrifikovanom úseku trate. Očakávaný dojazd na elektrinu z batérie na jedno nabitie je minimálne 80 km. Nové vozidlá budú vybavené európskym vlakovým zabezpečovacím systémom (ETCS) a budú schopné dosiahnuť prevádzkovú rýchlosť 120 km/h na neelektrifikovaných tratiach a 160 km/h na elektrifikovaných tratiach. Požadovaná kapacita každej jednotky je minimálne 130 miest na sedenie. ZSSK predpokladá dodanie prvých vozidiel v roku 2028 a ich plnú prevádzku od roku 2030.

Hybridné EJ budú schopné prevádzky na elektrifikovaných tratiach na elektrinu z trakčného vedenia a na úsekoch bez trakčného vedenia v režime pohonu na trakčné batérie. Hybridné elektrické jednotky budú nasadené na regionálnych vlakoch ZSSK. Medzi technické požiadavky nových hybridných elektrických jednotiek patrí aj preprava imobilných cestujúcich na vozíčku, multifunkčné priestory pre kočíky, bicykle minimálne v počte 8 ks, minimálne 1 WC pre vozíčkárov, komplexný vnútorný a exteriérový informačný systém, Wi-Fi, systém počítania cestujúcich, klimatizácia, záznamové zariadenia (blackbox, vlakový zabezpečovač ETCS Level 2, národný zabezpečovač MIREL), akustický informačný systém, kamerový systém, antigraffiti náter, systém navigácie slabozrakých a nevidiacich cestujúcich (akustický maják) podľa odsúhlaseného projektu Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska (ÚNSS).

Podporné aktivity projektu:

Súčasťou projektu bude aj uskutočňovanie podporných aktivít – interné riadenie projektu a publicita a informovanosť. Riadenie projektu bude zabezpečené internými kapacitami žiadateľa. ZSSK bude využívať vlastné personálne a technické kapacity spolu s technickým zabezpečením dodávateľského subjektu tak, aby implementácia hlavnej aktivity prebiehala bez komplikácií a v súlade s Kúpnuou zmluvou, ktorá bude

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

výsledkom procesu verejného obstarávania. Ďalšou podpornou aktivitou bude publicita a informovanosť, žiadateľ v rámci implementácie projektu vykoná viaceré aktivity s cieľom poskytnúť verejnosti informácie o pridelení nenávratného finančného príspevku na realizáciu predloženého projektu. Pre projekt bude zriadená osobitná webová stránka, na ktorej bude verejnosť informovaná o priebehu jeho implementácie.

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

Projekt bude tiež realizovaný s prihliadnutím na dodržiavanie ustanovení článku 9 nariadenia EP a Rady EÚ č. 2021/1060 o spoločných ustanoveniach a uznesenie vlády SR č. 668/2022, ukládajúce žiadateľovi realizovať projekty v súlade s vymedzenými horizontálnymi princípmi, t.j. pri jeho príprave, vykonávaní (implementovaní) a monitorovaní bude presadzovaná zásada rovnosti mužov a žien, princíp rodovej rovnosti, projekt bude dbať na predchádzanie diskriminácii a to neuplatňovaním akýchkoľvek diskriminačných kritérií (pohlavia, rasy, etnického pôvodu, náboženstva, vierovyznania, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie), budú dodržiavané základné ľudské práva v súlade s Chartou základných práv Európskej únie. Výstupy projektu budú prístupné osobám so zdravotným postihnutím. Projekt svojím zameraním na železničnú osobnú dopravu a svojimi environmentálnymi prínosmi bude taktiež v súlade s princípom trvalo udržateľného rozvoja – a to prostredníctvom požiadavky dodržiavania požadovaných environmentálnych noriem v súlade s aquis EÚ v oblasti životného prostredia; už v dokumentoch verejného obstarávania bola premietnutá zásada nespôsobovať významnú škodu, ktorá sa od začiatku prenáša prostredníctvom požiadaviek na predmet obstarania na budúceho výrobcu ŽKV.

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	06/2025
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	11/2025 – 10/2028 (36 mesiacov pre výrobný proces od účinnosti kúpnej zmluvy) – 16 ks hybridných EJ

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)	menej rozvinutý región	136 163 200,00
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²³ (v EUR)	menej rozvinutý región	115 738 720,00
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu²⁴ (v EUR)	menej rozvinutý región	20 424 480,00

²¹ Finančný rámec je potrebné uvádzať za celý NP spolu a v prípade financovania NP z viacerých priorít/specifických 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“.

Vlastné zdroje prijímateľa²⁵ podľa kategórie regiónu²⁶ (v EUR)	menej rozvinutý región	0,00
Miera spolufinancovania (v %)	Zdroj EÚ	85
	Štátny rozpočet SR	15
	Prijímateľ – pro rata	0
Uplatňovanie špecifického pravidla financovania²⁷ (ak relevantné)	neaplikuje sa	
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.	
	Vyberte položku.	
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²⁹ (v EUR)	Vyberte položku.	
	Vyberte položku.	
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu³⁰ (v EUR)	Vyberte položku.	
	Vyberte položku.	
Vlastné zdroje partnera³¹ podľa kategórie regiónu³² (v EUR)	Vyberte položku.	
	Vyberte položku.	
Miera spolufinancovania (v %)	Zdroj EÚ	
	Štátny rozpočet SR	
	Partner	
Zdroj pro-rata (v %)	Vyberte položku.	
	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.		

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“.

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 národnom projekte bude využité zjednodušené vykazovanie výdavkov. Bude použitá paušálna sadzba na podporné aktivity projektu – 907 paušálna sadzba na nepriame výdavky podľa článku 54 písm. a) NSU.

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

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 - Obstaranie 16 ks hybridných EJ		
023 - Dopravné prostriedky	136 000 000,00	Obstaranie 16 ks hybridných EJ určených pre trate v Trnavskom, Trenčianskom, Žilinskom a Nitrianskom kraji. Celkové oprávnené výdavky projektu boli stanovené na základe predpokladanej hodnoty zákazky (PHZ) uvedenej v Oznámení o vyhlásení verejného obstarávania v Úradnom vestníku ÚVO SR dňa 18.03.2025; PHZ je očistená od neoprávnených výdavkov (náhradné diely).
Hlavné aktivity spolu	136 000 000,00	
Podporné aktivity		
907 - Paušálna sadzba na nepriame výdavky podľa článku 54 písm. a) NSU	163 200,00 €	Uvedený výdavok je súčasťou paušálneho financovania nepriamych výdavkov podľa článku 54 písm. a) NSU. Výška výdavku bola stanovená na základe metodického výkladu MD SR č. 2/2025 uplatnením príslušnej paušálnej sadzby v závislosti od výšky celkových oprávnených priamych výdavkov projektu: 136 000 000 Eur * 0,12 % = 163 200 Eur
Podporné aktivity SPOLU	163 200,00 €	
CELKOM	136 163 200,00	

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.



Spolufinancovaný
Európskou úniou

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.

Obsadenie tratí:

