

Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): Obstaranie ekologických veľkokapacitných ucelených jednotiek – 3. časť

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)	28 067 995,00 eur
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celé územie Slovenskej republiky)	Bratislavský kraj, Trnavský kraj, Trenčiansky 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,
- "čiastočne" – 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	RSO3.1 Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy
Opatrenie (ak relevantné)	3.1.1 Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov
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 má skúsenosti s realizáciou národných projektov z predchádzajúcich operačných programov EÚ. Na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ) (<https://www.mindop.sk/ministerstvo/doprava/zeleznicna-doprava/zmluvy-o-dopravných-sluzbach-vo-verejnom-zaujme-pri-prevádzkovaní-osobnej-dopravy-na-drahe/zmluva-o-dopravných-sluzbach-vo-verejnom-zaujme-pre-obdobie-rokov-2021-2030>) ZSSK dnes prevádzkuje vyše 95 % dopravných výkonov železničnej osobnej dopravy v SR. ZSSK je národný dopravca, zabezpečuje rozhodujúcu časť železničnej dopravnej obsluhy územia SR vo verejnom záujme, a to:

- na základe ZoDSVZ (na obdobie rokov 2021 – 2030), ktorá v súčasnom období stanovuje podmienky a rozsah výkonov vo verejnom záujme zabezpečujúcich dopravnú obslužnosť územia SR, vrátane kompenzácií za poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme,
- za podmienok stanovených vo Vyhláske 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.

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.

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 takomto 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 takou ZoDSVZ, ktorá spĺňa podmienky zlučiteľnosti štátnej pomoci s pravidlami EÚ, disponuje. Zmluva, ktorú má uzatvorenú ZSSK pre obdobie do r. 2030 obsahuje ustanovenie o odovzdaní obstaraných ŽKV právnomu nástupcovi v prípade liberalizácie trhu ŽOD. Realizácia navrhovaného projektu nevylučuje 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 a 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, a preto je potrebné využiť na spolufinancovanie finančné prostriedky EÚ.

Z vecného hľadiska predkladaný projekt predstavuje obstaranie 1 ks EJ s max. prevádzkovou rýchlosťou 160 km/h, ktorá bude nízkopodlažná, vybavená modernými informačnými a komunikačnými technológiami a mala by byť využívaná na jestvujúcej železničnej trati Bratislava – Žilina (resp. do času výstavby a sprevádzkovania THÚ Žilina z dôvodov údržby v THÚ Nové Zámky aj na trati z Bratislavy do Nových Zámkov).

Intervencie financované z Programu Slovensko 2021-2027 majú byť sústredené na trate s významnými dopravnými prúdmi s vysokou potrebou realizácie, ktorých implementácia má priniesť čo najväčšie benefity, čo majú byť predovšetkým trate zaradené do siete TEN-T. Trať Bratislava – Žilina patrí do sústavy tratí medzinárodných koridorov, patrí medzi najperspektívnejšie železničné trate Slovenska, preto je obstaranie 1 ks EJ tohto projektu na tejto trati a v tomto území vhodné.

Integrovaný dopravný systém predpokladá, že vo verejnej doprave bude mať kľúčové postavenie železničná doprava a systém hromadnej prepravy obyvateľov sa racionalizuje na požadovanú mieru. Zámer integrovať VOD napreduje iba postupne a ZSSK prispieva postupným zvyšovaním ponuky kvalitnej a komfortnej železničnej dopravy v jednotlivých krajoch obnovou ŽKV, stále však nie v dostatočnej miere. Tento projekt by mal prispieť k zvýšenému využívaniu ŽOD cestujúcimi a odklonu od používania cestnej dopravy smerom k železničnej doprave, čoho spoločensky pozitívnym javom bude menšia zaťaženosť cestnej siete, pokles kongescií, nehodovosti v cestnej premávke i zlepšenie kvality životného prostredia v danom území.

Predkladaný projekt je v súlade so všeobecným cieľom modernizovať železničné vozidlá. **Základným cieľom je skvalitnenie a zvýšenie atraktivity železničnej dopravy na linke Bratislava – Žilina.**

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 podobných národných projektov skúsenosti z predchádzajúcich operačných programov EÚ. Projektový zámer sa predkladá pre projekt, ktorý nadväzuje na projekt Operačného programu

Integrovaná Infraštruktúra ukončený v roku 2023, ktorý bol zameraný na nákup EJ rovnakého typu (4 ks) a pre rovnakú linku Bratislava – Žilina (v súčasnosti iba v rozsahu Bratislava – Púchov, z dôvodu prebiehajúcich prác v uzle žst. Žilina).

Projekt taktiež nadväzuje aj na projekty realizované v predchádzajúcom programovom období v rámci OPII 2014-2020, ktorých predmetom bolo taktiež obstaranie elektrických jednotiek pre VOD - Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 2. časť (nákup 25 ks EJ), Modernizácia vozového parku ŽKV v rámci OPII – 3. časť (nákup 9 ks EJ) vrátane už uplatnených opcí na dodanie ďalších 11 ks EJ, ktoré majú financovanie z Plánu obnovy a odolnosti a ktorých dodanie sa očakáva do r. 2026. ZSSK má teda 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 výzvu 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 prípravu 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.

Odbornými partnermi projektu boli/sú Ministerstvo dopravy SR (MD SR) a Útvár 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, keďže všetky potrebné činnosti zabezpečí z titulu svojich kompetencií žiadateľ (ZSSK) - v súčinnosti s dodávateľom projektu - projekt bude realizovaný dodávateľským spôsobom; 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

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“).

a riadenie celého projektu. V zmysle uvedeného a vzhľadom na zameranie projektu, zapojenie vyššie uvedených sociálnych partnerov, do prípravy projektu, nebolo potrebné. ZSSK nevyužívala pri príprave podobných projektov externých partnerov ani v predchádzajúcich obdobiach operačných programov EÚ.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

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

- Program Slovensko 2021 – 2027
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Plán dopravnej obslužnosti Slovenska pre železničnú osobnú dopravu (MD SR) vrátane Optimalizovaného grafikonu železničnej dopravy
- Nový grafikon vlakovej dopravy 2022-2023 (10/2022)
- Vyhodnotenie dopadov nového konceptu GVD (06/2024)
- Plán udržateľnej mobility BSK, TTSK, TSK, ZSK

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

- Hodnotenie ÚHP pre projekt Nákup 4 elektrických jednotiek pre linku Bratislava – Žilina (01/2025) - <https://www.mfsr.sk/files/sk/financie/hodnota-za-peniaze/hodnotenia-investicnych-projektov/doprava/hodnotenie-zssk-4-ej-560.pdf>
- Štúdia uskutočniteľnosti “Modernizácia a unifikácia vozidlového parku ZSSK obstaraním 4 ks EJ” - <https://www.zssk.sk/wp-content/uploads/2024/12/SU-Obstaranie-4-ks-EJ.pdf>

Štúdia uskutočniteľnosti preukázala, že projekt je zo spoločenského hľadiska prínosný a je potrebné ho realizovať.

Podľa Hodnotenia ÚHP (str. 5) **ZSSK potrebuje nahradiť najstaršie elektrické rušne a vozne.** Analýza vozidlového parku ZSSK identifikovala potrebu nahradiť staré elektrické rušne ako hlavnú prioritu v obnove vozidiel, tie sú v súčasnosti kľúčové pre pokrytie hlavných rýchlikových liniek, na ktorých sa prepravuje väčšina cestujúcich. Po ukončení masívnych investícií začatých v uplynulých rokoch bude v roku 2027 na vlakoch ZSSK naďalej jazdiť približne 25 elektrických rušňov z 80. a 90. rokov minulého storočia, ktoré sa blížia ku koncu svojej životnosti.

Nové vozidlo s prevádzkovou rýchlosťou 160 km/hod umožní využiť parametre modernizovanej trate vďaka lepšej dynamike jazdy s rýchlejšími rozbehmi. Rýchlejšiemu výstupu a nástupu cestujúcich pomôže nízkopodlažnosť a šírka dverí.

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

Plán dopravnej obslužnosti Slovenska vypracovaný v spolupráci s ÚHP MF SR vo svojej Analýze z roku 2022 konštatuje, že SR nedostatočne využíva potenciál VOŽD oproti európskemu priemeru a zároveň, pri súčasnom stave, generuje náklady, ktoré nie sú spoločensky akceptovateľné a ktoré majú potenciál byť optimalizované **aplikovaním nových princípov cestovného poriadku**, pre ktorý je typický linkový princíp, prítomnosť taktových uzlov a pásmová obsluha. Výsledkom nového systémového nastavenia liniek železničnej dopravy

má byť **zrýchlenie dopravy, väčšia hustota spojov, ktorá má priniesť aj zvýšený počet cestujúcich**, ktorý má z neho prirodzene vyplynúť.

Trať č. 120 – Bratislava – Žilina, aj podľa *zámerov reformného grafikonu* predpokladá posilnenie ponuky vlakových spojov až o 49% (MD SR, Optimalizovaný GVD, str. 1), keďže **nedostatočný počet vlakov** je považovaný za hlavnú príčinu nedostatočného využívania ŽVOD.

Vlaky sú neatraktívne a množstvo cestujúcich preferuje autá. Príkladom je nákladne modernizovaná trať **Bratislava – Žilina, kde vlaky jazdia preplnené a o 30 min pomalšie oproti súbežnej, tiež preťaženej, diaľnici.**“ (ÚHP, Nový grafikon vlakovej dopravy, str. 1, GVD 2022/2023).

Zvýšenie efektívnosti železničnej dopravy nie je možné bez existencie moderných vozidiel. Uvedené vyplýva aj z vyhodnotenia reformného grafikonu z 06/2024, kde je okrem iného konštatované, že regionálna linka R10 na trati Bratislava – Žilina má až 69% podiel meškajúcich vlakov s priemernou dobou meškania 16 minút, čo je spôsobené nedostatkom moderných vozidiel,

Na trati Bratislava – Púchov podľa GVD 2024/2025 boli nasadené 3 ks EJ 561. Na trati Bratislava – Púchov podľa GVD 2025/2026 sú aktuálne nasadené 4 ks EJ r. 561. **Zvýšenie prepravnej rýchlosti o akceleráciu vozidiel je možné len ak dôjde k zjednoteniu mobilného parku ZSSK po technickej a aj kvantitatívnej stránke.**

Problémom je tiež nevyhovujúci technický stav železničnej siete a jej zariadení. K prioritám v oblasti skvalitňovania železničnej infraštruktúry sa radí aj rozšírenie prepravnej kapacity traťového úseku.

Uvedený projekt umožní rozšíriť kapacitu prepravnej ponuky a zjednotenie parku veľkokapacitných EJ z 4 ks na 6 ks (4 ks sú výstupom predchádzajúceho projektu „Modernizácie vozového parku ŽKV v rámci OPII – 7. časť“, ktorý ZSSK už uskutočnila a ukončila v rámci programového obdobia 2014-2020 z OPII, 5-ty ks bude realizovaný z prostriedkov P SK v rámci opatrenia 3.1.1 pod režimom financovania z EFRR na základe Výzvy č. PSK-MD-025-2026-NP-EFRR zo dňa 14.04.2026).

- 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 projekt Operačného programu Integrovaná Infraštruktúra ukončený v roku 2023 (ITMS kód: 311011BNY1)), ktorý bol zameraný na nákup EJ rovnakého typu a pre rovnakú linku Bratislava – Žilina (4 ks EJ, v súčasnosti pôsobiace iba v rozsahu Bratislava – Púchov, z dôvodu prebiehajúcich prác v uzle žst. Žilina).

Projekt taktiež nadväzuje aj na ďalšie už zrealizované projekty v rámci OPII 2014-2020:

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):

Dlhoročná úspešná história spoločnosti, 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 vďaka prostriedkom EÚ.

ZSSK už 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.

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 logicky poskytne aj dodávateľ projektu.

Personál ZSSK predstavuje administratívnu zložku prevádzkovej udržateľnosti, ZSSK má k dispozícii potrebné odborné personálne kapacity, ktoré zabezpečia technickú udržateľnosť výsledkov projektu prostredníctvom servisných zásahov, údržby, opráv a podobne. ZSSK má k dispozícii vlastný personál, t. j. administratívne a technické kapacity zodpovedné za prevádzku vlakových súprav prevádzkovaných v období udržateľnosti v rámci deklarovaného územia. 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. Financovanie nepriamych výdavkov projektu súvisiacich s podpornými aktivitami Riadenie projektu a Informovanie a komunikácia je zahrnuté do rozpočtu 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).

Základným cieľom tohto projektu je skvalitnenie a zatraktívnenie služieb ŽOD pre verejnosť cestujúcu na území Bratislavského, Trnavského, Trenčianskeho a Žilinského kraja. Do času sprevádzkovania THÚ Žilina bude nová EJ zachádzať za účelom jej údržby do THÚ Nové Zámky aj do Nitrianskeho kraja na linku Bratislava – Nové Zámky.

Príchodom nízkopodlažnej jednotky vybavenej modernými informačnými a komunikačnými technológiami **sa zvýši kvalita a komfort cestovania**, čo posilní konkurencieschopnosť vlakovej dopravy na trase Bratislava – Žilina.

Naplnenie základného cieľa sa uskutoční prostredníctvom obstarania 1 ks novej elektrickej jednotky, ktorá bude slúžiť cestujúcim na území vyššie uvedených samosprávnych krajov. Nová elektrická jednotka rozšíri ponuku služieb využívajúcich moderné informačné a komunikačné technológie. V neposlednom rade zavedenie novej EJ do prevádzky by sa malo odzrkadliť na skvalitnení životného prostredia a na posilnení konkurencieschopnosti železničnej dopravy.

Na základný cieľ projektu nadväzujú jednotlivé **sociálnoekonomické a prevádzkové ciele**. Sociálnoekonomické ciele zodpovedajú celospoločenským cieľom a sledujú uspokojenie dopravného dopytu a skvalitnenie železničnej dopravy.

Medzi socioekonomické ciele patrí:

- zvýšenie komfortu cestujúcich v železničnej doprave (realizácia projektu prinesie zvýšenie komfortu cestovania v dôsledku pohodlnejšieho nastupovania atď.),
- zvýšenie spoľahlivosti a bezpečnosti dopravy (implementácia projektu by mala priniesť vyššiu bezpečnosť cestujúcich pri nástupe a výstupe z koľajových vozidiel a tiež vyššiu bezpečnosť prevádzky na železnici vplyvom zavedenia moderného informačného systému, predpokladá sa aj menej porúch, čo zvýši spoľahlivosť a plynulosť dopravy),
- nárast počtu cestujúcich v železničnej doprave (zvýšenie atraktívnosti železničnej dopravy by malo pozitívne ovplyvniť vnímanie a záujem verejnosti o širšie využívanie prepravy po železnici, a tiež podporiť transfer cestujúcich z cestnej na železničnú dopravu),
- skvalitnenie životného prostredia (nová EJ bude ohľaduplná k životnému prostrediu, čo bude mať pozitívny environmentálny dosah na zníženie emisií do ovzdušia, emisií skleníkových plynov, hluku, vibrácií a otrasov vplývajúcich na zdravie a kvalitu života ľudí a na okolité prostredie, na faunu a flóru, na zníženie nehôd).

V súlade s dosiahnutím socioekonomických cieľov projekt sleduje i prevádzkové ciele. **Medzi prevádzkové ciele projektu patrí:**

- zvýšenie kvality vozidlového parku pre zabezpečenie verejnej osobnej dopravy (implementácia projektu umožní zvýšiť kvalitu z pohľadu technológie prevádzky a tiež z hľadiska komfortu cestujúcich; nové vozidlo bude zodpovedať platným technickým špecifikáciám interoperability (TSI) a príslušnej legislatíve a vyhovovať ekologickým kritériám),
- vytvorenie podmienok pre sprístupnenie železničnej dopravy osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie (nová EJ bude nízkopodlažným vozidlom so sofistikovaným informačným systémom a s priestorom vhodným aj pre imobilných cestujúcich – na vozíčku),
- sprevádzkovaním nového vozidla EJ dôjde k zvýšeniu bezpečnosti a spoľahlivosti dopravy, zlepší sa komfort a kultúra cestovania a zároveň sa dosiahnu pozitívne **environmentálne efekty**.

7. Merateľné ukazovatele NP a iné údaje

V tabuľke nižšie uveďte merateľné ukazovatele projektu a iné údaje. Poskytovateľ v spolupráci so žiadateľom uvádzajú povinne minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu – výstup a minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu - výsledok¹².

Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹³.

Zoznam merateľných ukazovateľov projektu

Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu ¹⁴	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹⁵
výstup	PSKPSOI44	Počet obstaraných nových vlakových súprav v železničnej verejnej osobnej doprave	počet	1
výsledok	PSKPSRI45	Počet prepravených cestujúcich vo verejnej železničnej osobnej doprave za rok	cestujúci/rok	955 615

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údaje ¹⁶	Názov iného údaje	Merná jednotka iného údaje
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 ¹⁷	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.

V prípade viacerých cieľových skupín doplňte prínos pre každú z nich.

¹² 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.

¹³ 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.

¹⁴ 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“.

¹⁵ 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.

¹⁶ Ak iný údaj ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

¹⁷ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

9. Aktivity národného projektu

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

Názov aktivity	Čo sa má aktivitou dosiahnuť	Spôsob realizácie (žiadateľ a / alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Aktivita 1 – Obstaranie 1 ks veľkokapacitnej EJ	Skvalitnenie a zatraktívnenie služieb železničnej osobnej dopravy pre cestujúcu verejnosť, zvýšenie kvality a komfortu cestovania, skrátenie jazdného času a efektívnejšia prevádzka vozidiel.	žiadateľ	09/2025 – 12/2026 16 mesiacov
Podporná aktivita – Interné riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	01/2025 – 03/2027 27 mesiacov
Podporná aktivita – Publicita a informovanie	Zabezpečenie publicity a informovania o projekte v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	01/2025 – 03/2027 27 mesiacov

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

- b. V tabuľke nižšie uvedte, či v rámci národného projektu bude uplatnený inštitút užívateľa¹⁸ 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 ¹⁹	Poskytovateľ príspevku užívateľovi (žiadateľ alebo partner)
Aktivita 1- Obstaranie 1 ks veľkokapacitnej 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

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

¹⁸ 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.

¹⁹ Uvádza sa typ subjektu/osôb (napr. neverejný poskytovateľ soc. služieb, dlhodobí uchádzači o zamestnanie), alebo právna forma.

c. Uvedte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu každej oprávnenej hlavnej aktivity uvedte, ako je v projekte zabezpečené dodržiavanie horizontálnych princípov podľa čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, ako aj podľa uznesenia vlády SR č. 668 z 26. októbra 2022.

Ak po schválení zámeru NP komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 dôjde k podstatnej zmene v rozsahu hlavných aktivít NP uvedených vyššie (t. j. minimálne jedna hlavná aktivita nebude v rámci NP realizovaná, resp. má dôjsť k výraznému zväčšeniu alebo zmenšeniu rozsahu schválených aktivít, príp. doplneniu novej aktivity), riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP. Z dôvodu zabezpečenia overenia dodržania vyššie uvedenej zásady poskytovateľ vo výzve na predkladanie žiadosti o nenávratný finančný príspevok v rámci relevantnej podmienky poskytnutia príspevku zadefinuje hlavné aktivity schváleného zámeru NP ako povinné hlavné aktivity projektu.

Hlavná aktivita projektu:

Hlavnou aktivitou projektu je (Aktivita 1) obstaranie 1 ks veľkokapacitnej EJ pre trať č. 120 Bratislava - Žilina (a do času dokončenia THÚ Žilina za účelom technicko-hospodárskej údržby aj na trati Bratislava - Nové Zámky). Nové vozidlo bude nízkopodlažné, prispôsobené na prepravu imobilných cestujúcich a schopné dosiahnuť prevádzkovú rýchlosť 160 km/h. Minimálna požadovaná kapacita jednotky je 530 miest na sedenie v druhej triede a 30 miest v prvej triede. ZSSK predpokladá dodanie vozidla koncom roku 2026 a jeho plnú prevádzku začiatkom roku 2027. EJ bude vybavená klimatizáciou, informačným a komunikačným systémom, kamerovým systémom, systémom počítania cestujúcich, Wi-Fi ako aj antigrafitovým náterom na zabránenie vandalizmu. EJ bude vybavená jedným pomocným výsuvným schodíkom pre preklenutie medzery medzi nástupnou hranou a nástupišťom a jedným výsuvným schodíkom pre uľahčenie nástupu z nástupíšť nižších ako 550 mm. EJ bude mať oddelenia pre imobilných cestujúcich na vozíkoch, ktorých súčasťou bude aj 1 WC v zmysle požiadaviek TSI - podľa nariadenia komisie (EÚ) č. 1300/2014. Informačný systém EJ bude viesť spolupracovať so slepeckými vysielaczkami a poskytovať vonkajšie akustické hlásenia ich užívateľom (tzv. akustický maják). Majáky pre zrakovo postihnutých bude poskytovať hlásenie o čísle linky, smere jazdy a hlásenie pre rušňovodiča o nástupe nevidiaceho do vozidla. V EJ budú spoločné priestory pre kočíky a bicykle (2 kočíky a minimálne 15 bicyklov). V EJ budú umiestnené odpadkové koše pre komunálny odpad, plasty, plechovky, papier a sklo.

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 Kúpnu zmluvou, ktorá je 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 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	07/2026
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	09/2025 – 12/2026 16 mesiacov pre realizáciu hlavnej aktivity projektu

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.

11. Finančný rámec²⁰

a) žiadateľa

Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu²¹ (v EUR)	menej rozvinutý región	23 080 312,29
	viac rozvinutý región	4 987 682,71
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²² (v EUR)	menej rozvinutý región	19 618 265,44
	viac rozvinutý región	1 995 073,08
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu²³ (v EUR)	menej rozvinutý región	3 462 046,85
	viac rozvinutý región	2 992 609,63
Vlastné zdroje prijímateľa²⁴ podľa kategórie regiónu²⁵ (v EUR)	menej rozvinutý región	0,00
	viac rozvinutý región	0,00
Miera spolufinancovania v menej rozvinutom regióne (v %)	Zdroj EÚ	85 %
	Štátny rozpočet SR	15 %
	Prijímateľ	0 %
Miera spolufinancovania vo viac rozvinutom regióne (v %)	Zdroj EÚ	40 %
	Štátny rozpočet SR	60 %
	Prijímateľ	0 %
Uplatňovanie špecifického pravidla financovania²⁶ (ak relevantné)	Neaplikuje sa	

²⁰ 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.

²¹ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²² V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²³ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁴ Uvedte 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

²⁵ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁶ Uvedte 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.

Zdroj pro-rata (v %)	menej rozvinutý región	0,00 %
	viac rozvinutý región	0,00 %
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.	Spôsob stanovenia systému pro-rata je uvedený pod tabuľkou	

Celkové oprávnené výdavky projektu sú členené na menej rozvinutý región a viac rozvinutý región SR v pomere: MRR (82,23 %) a VRR (17,77 %).

Projekt sa s ohľadom na miesto realizácie projektu na úrovni kraja bude realizovať v Bratislavskom, Trnavskom, Trenčianskom a Žilinskom kraji.

Podiel COV projektu, ktoré štatisticky patria do viac rozvinutého regiónu SR (ktorým je len Bratislavský kraj), voči COV projektu, zodpovedá hodnote 17,77 %.

Uvedená hodnota vychádza z pomeru dĺžky tratí Bratislavského kraja (v úseku od Bratislavy, hlavnej stanice – po hranicu krajov Bratislavského a Trnavského kraja, ktorá sa nachádza medzi železničnými stanicami Báhoň/Cífer) voči celkovej výmere trate projektu č. 120 v úseku: Bratislava, hlavná stanica – Žilina:

Dĺžka úseku Bratislava Hl. st. - Žilina pre linku R 7xx za EJ vozidlá	199,527
Dĺžka úseku Bratislava Hl. st. - hranica BSK/TTSK na trati BA-Žilina (Báhoň/Cífer)	35,449
Pomer BSK k celej trati (%) = 35,449 / 199,527 = 17,77%	17,77 %

b) partnera (ak relevantné)

Fond	Vyberte položku.	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu²⁷ (v EUR)	Vyberte položku.	
	Vyberte položku.	
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²⁸ (v EUR)	Vyberte položku.	
	Vyberte položku.	
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu²⁹ (v EUR)	Vyberte položku.	
	Vyberte položku.	
Vlastné zdroje partnera³⁰ podľa kategórie regiónu³¹ (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.		

²⁷ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁸ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁹ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

³⁰ 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

³¹ 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.

Pri realizácii projektu bude využívané zjednodušené vykazovanie výdavkov (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 1 ks veľkokapacitnej EJ 023 - Dopravné prostriedky	27 998 000,00	Obstaranie 1 ks veľkokapacitnej EJ určenej pre trať č. 120 na úseku Bratislava – Žilina. Celkové oprávnené výdavky projektu vychádzajú z uzatvorenej Kúpnej zmluvy č. 4600008429/VS/2025 na dodanie ekologických veľkokapacitných ucelených jednotiek zo dňa 30.04.2025 v znení Dodatku č. 1 zo dňa 30.04.2025 a Dodatku č. 2 zo dňa 10.09.2025, v prepočte na 1 ks EJ. KZ: https://www.crz.gov.sk/zmluva/10743591/ D1: https://www.crz.gov.sk/zmluva/10743499/ D2: https://crz.gov.sk/zmluva/11289310
Hlavné aktivity spolu	27 998 000,00	
Podporné aktivity		
Interné riadenie projektu, Publicita a informovanie 907 - Paušálna sadzba na nepriame výdavky podľa článku 54 písm. a) NSU	69 995,00	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: $27\,998\,000 \text{ Eur} \cdot 0,25\% = 69\,995 \text{ Eur}$
Podporné aktivity SPOLU	69 995,00	
CELKOM	28 067 995,00	

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 záměr NP.

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

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

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

Príloha:

Prílohu záměru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

