

Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Hrádok – Paludza

Žiadateľ²:

Obchodné meno/názov	Železnice Slovenskej republiky
Právna forma	Iná právnická osoba
Sídlo	Klemensova 8, 813 61 Bratislava – mestská časť Staré Mesto
IČO	31364501

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)	602 296 150,69
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celé územie Slovenskej republiky)	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	Modernizácia, resp. renovácia železničných tratí (zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty, zvyšovanie kapacity, elektrifikácia tratí, dispečerizácia tratí) a kľúčových železničných uzlov

Zákonné požiadavky

§ 23 ods. 3 zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

1. Dôvod určenia prijímateľa NP⁹

Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkazom na Program Slovensko, v ktorom je priamo uvedený prijímateľ; odkazom na platné predpisy, podľa ktorých má prijímateľ osobitné, jedinečné / unikátne kompetencie na implementáciu aktivít NP priamo zo zákona; odkazom na národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP a pod.).

V prípade predkladaného projektu ide o národný projekt v zmysle **§ 23, ods. 2, písm. b) zákona č. 121/2022 Z. z.**, ktorý realizuje budúci žiadateľ Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“), ktorého kompetencie vyplývajú z osobitných predpisov (zákon č. 258/1993 Z. z. a 513/2009 Z. z.). Vzhľadom na legislatívou vymedzenú pôsobnosť ide vo vzťahu k predkladanému projektu o jediného oprávneného prijímateľa v SR.

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

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

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 nevyplyvajú 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.

ŽSR sú podľa zákona č. 258/1993 Z. z. prevádzkovateľom železničnej dráhy na území Slovenska. Vyplýva im z toho povinnosť zabezpečovať a obsluhovať hlavné a vedľajšie železničné trate a organizovať na týchto dráhach dopravu pre všetkých prevádzkovateľov dopravy v zmysle dopravnej politiky štátu, a to bez akýchkoľvek diskriminačných obmedzení. Vo svojom portfóliu majú ŽSR v správe železničné trate (normálneho, širokého aj úzkeho rozchodu), trakčné vedenia, železničné tunely a mosty, železničné priecestia, železničné stanice, atď.

2. Odôvodnenie využitia NP

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

Predmetom projektu je modernizácia a prestavba existujúcej železničnej dopravnej cesty v celkovej dĺžke 18,550 km (skrátene z pôvodných 20,279 km), so začiatkom v km 240,100 (ŽST Liptovský Hrádok) a koncom v km 258,650 (výhybňa Paludza).

Realizáciou projektu dôjde k zásadnému zlepšeniu technických parametrov trate: traťová rýchlosť po dokončení stavby dosiahne 120 km/h (oproti súčasnému stavu 100 km/h s miestnymi obmedzeniami), pričom trasa je súčasne svojou geometriou a konštrukciou zvršku pripravená na budúce dosiahnutie rýchlosti až 160 km/h po realizácii traťového zabezpečovacieho zariadenia ETCS úrovne 2 (L2). Realizácia ETCS L2 nie je súčasťou predmetnej stavby a bude predmetom samostatnej následnej investície. Zvýšenie traťovej rýchlosti výrazne zvýši konkurencieschopnosť koľajovej dopravy voči cestnému koridoru D1 a prispeje ku skráteniu cestovných časov na koridore Žilina – Košice.

Súčasťou projektu je primárne preložka trate na novú os, výstavba tunela Paludza (dĺžka 630 m, dvojkoľajový), rekonštrukcia a výstavba mostných objektov, obnova zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, nástupísk v súlade s požiadavkami PRM TSI (technické špecifikácie interoperability pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou), ako aj ďalšie infraštruktúrne opatrenia zvyšujúce bezpečnosť, spoľahlivosť a kapacitu trate.

Projekt zahŕňa demontáž existujúceho a výstavbu nového trakčného vedenia v rozsahu riešeného úseku. Nové trakčné vedenie je technicky navrhnuté s izolačnou hladinou 25 kV a je pripravené na budúcu prevádzku v striedavej trakčnej sústave 25 kV/50 Hz; počas prechodného obdobia bude napájanie zabezpečené v súlade s etapizáciou a nadväznosťami modernizácie trakčnej sústavy.

Cieľom projektu je komplexná modernizácia strategicky významného úseku medzinárodného koridoru Rýn – Dunaj, ktorý je súčasťou základnej transeurópskej dopravnej siete TEN-T. Projekt z hľadiska svojho vecného zamerania, charakteru aktivít a geografického záberu prispieva k napĺňaniu cieľov opatrenia 3.1.1 v rámci špecifického cieľa RSO3.1 Programu Slovensko 2021 – 2027.

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.).

ŽSR sú v zmysle platnej legislatívy povinné spravovať a prevádzkovať železničnú infraštruktúru, ako aj zabezpečovať jej výstavbu, opravy a údržbu. Vzhľadom na osobitné kompetencie vo vzťahu k aktivitám projektu sú ŽSR jediným možným oprávneným prijímateľom projektu a aplikácia výzvy prostredníctvom „súťažného postupu“ je preto irelevantná. Vzhľadom na charakter/zameranie projektu a vopred daného prijímateľa projektu sa nebude uplatňovať súťažný postup pri výbere projektu, ale poskytovateľ vyhlási priamo pre prijímateľa (ŽSR) výzvu na predloženie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku pre národný projekt v súlade so zákonom č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

4. Uplatnenie princípu partnerstva pri príprave zámeru národného projektu

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

Za partnerov zapojených do prípravy zámeru národného projektu sa považujú:

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

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

Vlastníkom ŽI je Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „MD SR“). Pre správu a prevádzkovanie ŽI boli v zmysle zákona č. 258/1993 Z. z. zriadené ŽSR. V zmysle Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej s MD SR (<https://www.mindop.sk/ministerstvo/doprava/zeleznicna-doprava/zmluvy-o-prevadzkovani-zeleznicnej-infrastruktury>), ako aj podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, plnia ŽSR funkciu manažéra infraštruktúry, ktorého hlavnými úlohami sú zaistenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železničnej siete, výkon nevyhnutných služieb súvisiacich s prevádzkovaním a zabezpečením rozvoja železničnej infraštruktúry a zodpovednosť za správu, výstavbu, prevádzku, opravy a údržbu železničnej infraštruktúry.

Princíp partnerstva bol aplikovaný v rámci prípravy projektovej dokumentácie – relevantní partneri boli súčasťou schvaľovacieho a povoľovacieho procesu (regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy v pozícii správneho orgánu v konaní a občianska spoločnosť v pozícii pripomienkujúcej verejnosti).

Zapojenie partnera/partnerov do projektu (fáza fyzickej realizácie stavby) nie je potrebné, keďže všetky činnosti spojené so stavebnými prácami zabezpečí z titulu svojich kompetencií žiadateľ (ŽSR), resp. žiadateľom obstaraný zhotoviteľ. Výkon stavebného dozoru bude zabezpečený internými kapacitami ŽSR a výdavky naň nebudú nárokoványm výdavkom zo strany ŽSR.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

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

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadení (EÚ) 2021/1153 a (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013,
- Program Slovensko 2021-2027 (Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov),

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“).

- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2021-2027,
 - Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Účinná a efektívna železničná verejná doprava má potenciál byť moderný, bezpečný a ekologický dopravný mód, ktorý je vhodný podporovať najmä ako nosnú časť dopravného systému VOD, a to ako v medzinárodnej (cezhraničnej), medziregionálnej, tak aj prímestskej mierke.).
- b. Uveďte predchádzajúce výstupy z dostupných analýz, na ktoré nadväzuje navrhovaný zámer NP (štatistiky, analýzy, štúdie,...):

Projekt nadväzuje a je v súlade so štúdiou realizovateľnosti s názvom „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou št. hr.“ (<https://www.zsr.sk/o-nas/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/zilina-košice-cierna-n-tisou-st.hr>), ktorá hodnotí možnosti modernizácie koridoru Žilina – Košice – Čierna nad Tisou pre zmiešanú (osobnú aj nákladnú) dopravu. Pre úsek Žilina – Košice porovnávala štyri alternatívy: 1.1 (základnú, minimálne zásahy, rýchlosti 120 – 140 km/h s lokálnymi obmedzeniami na 100 km/h), 2.3 (strednú, preložky na strategických úsekoch, rýchlosti 120 – 160 km/h), 3.1 (maximálnu, rozsiahlejšie preložky, rýchlosti nad 160 km/h) a nulový variant.

Na základe záverov uvedených v predmetnej štúdii realizovateľnosti, so zohľadnením analýzy citlivosti a rizík, aj s prihliadnutím k výsledkom environmentálnej analýzy a posúdení klimatických zmien sa v štúdii realizovateľnosti k realizácii odporúča alternatíva 2.3, prípadne alternatíva 3.1.

Pre realizáciu modernizácie koridoru Žilina – Košice bola Žiadateľom v spolupráci s Poskytovateľom zvolená alternatíva 3.1, z dôvodu nadväznosti železničného koridoru Žilina – Košice na už zmodernizovaný koridor Bratislava – Žilina s cieľom vytvorenia technicky uceleného V. paneurópskeho koridoru Bratislava – Košice. Preferovaná projekčná alternatíva 3.1. zo štúdie realizovateľnosti umožní dosahovanie vyšších traťových rýchlostí, poskytne vyššie kapacitné, bezpečnostné a kvalitatívne parametre železničnej trate v úseku Žilina – Košice oproti alternatíve 2.3.

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

Projekt je zameraný na modernizáciu a prestavbu existujúcej železničnej dopravnej cesty za účelom zlepšenia jej technickej vybavenosti a použiteľnosti a to zabudovaním moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Riešený úsek železničnej trate č. 180 Žilina – Košice – Čierna nad Tisou, časť Liptovský Hrádok – Paludza bol vybudovaný v rokoch 1870 – 1872 ako súčasť Košicko-bohumínskej železnice, zdvojkolažený bol v roku 1955 a elektrifikovaný jednosmernou trakčnou sústavou 3 kV v roku 1964. Traťové zabezpečovacie zariadenie je vybudované ako univerzálny trojznakový automatický blok (v úsekoch Kráľova Lehota – Liptovský Hrádok a Podtureň – Okoličné ako jednosmerný autoblok 2. kategórie). Najvyššia traťová rýchlosť je 100 km/h, s lokálnymi obmedzeniami v úsekoch s nevyhovujúcimi parametrami smerového vedenia trate.

Existujúca trasa vedie v bezprostrednej blízkosti vodnej nádrže Liptovská Mara, pričom v oblasti Okoličného prechádza aktívnym svahovým zosuvom a v priestore jestvujúcej stanice Liptovský Mikuláš nepriaznivými geologickými podmienkami, čo si vyžaduje zvýšenú mieru údržby a operatívnych opatrení na zabezpečenie prevádzkyschopnosti.

Existujúca infraštruktúra nespĺňa požiadavky európskych dohôd AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších

trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch). Konkrétne nedostatky zahŕňajú:

- **Nedostatočnú traťovú rýchlosť:** maximálna rýchlosť 100 km/h neumožňuje efektívnu konkurenciu s paralelnou diaľnicou D1, čo vedie k nižšej atraktivite železnice pre cestujúcich.
- **Zastaraný železničný zvršok:** koľajnicový rošt tvaru R65 na betónových, miestami drevených podvaloch nevyhovuje parametrom požadovaným pre zaťažiteľnosť D4 UIC (22,5 t na nápravu).
- **Obsolentné zabezpečovacie a riadiace systémy:** absencia moderných systémov riadenia dopravy (ETCS) obmedzuje kapacitu trate a prevádzkovú spoľahlivosť.
- **Prítomnosť úrovňových krížení s cestnými komunikáciami** (len v úseku Podtureň – Okoličné ich je 7), ktoré predstavujú bezpečnostné riziko pre cestujúcich, cestnú prevádzku i okolité komunity.
- **Nevyhovujúci stav mostných objektov a priepustov:** viaceré premostenia si vyžadujú komplexnú obnovu z dôvodu vyčerpania životnosti.
- **Nedostatočnú prístupnosť pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu:** existujúce nástupištia (napr. v ŽST Liptovský Mikuláš s výškou hrany len 300 mm) nespĺňajú požiadavky PRM TSI v oblasti výšky hrán ani bezbariérového prístupu.
- **Bariérový efekt trate v zastavanom území Liptovského Mikuláša:** súčasná trasa trate v intraviláne mesta neumožňuje rozvoj urbánnych štruktúr severným smerom a vytvára hlukové záťažové pásma.

- 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):

Navrhovaným zámerom dôjde k realizácii stavebných prác v rámci modernizácie železničnej trate Liptovský Hrádok - Paludza. Zámer národného projektu nadväzuje na nasledovné projekty:

- „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, Stavba A. 1 Poprad Tatry (mimo) - Vydrník“ (Program Slovensko, kód projektu v ITMS: 401301B315, prebieha realizácia projektu);
- „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), 1.etapa (Poprad - Lučivná)“ (Nástroj na prepájanie Európy (CEF), ukončený projekt);
- „Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek Spišská Nová Ves - Spišské Tomášovce“ (Nástroj na prepájanie Európy (CEF), projekt je pred podpisom Zmluvy o dielo na stavebné práce).

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

Interná administratívna kapacita - ŽSR disponujú v rámci organizačnej štruktúry dostatočnými kapacitami pre riadenie projektového manažmentu, dostatočným materiálno-technickým vybavením a zároveň dostatočnými internými personálnymi kapacitami s odbornou spôsobilosťou pre zabezpečenie riadenia projektového cyklu. Na riadení projektového manažmentu budú participovať interné zložky ŽSR, ktoré budú zodpovedné za celkový úspešný

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

priebeh implementácie projektu, za dosiahnutie vytýčených cieľov, za koordináciu, za ich organizačné zabezpečenie, za ekonomiku a účtovníctvo projektu, za administráciu a monitoring projektu a v neposlednom rade za komunikáciu s RO, resp. SO pre Program Slovensko. V rámci aktivity projektu budú realizované aj všetky potrebné činnosti súvisiace s priebežným finančným vysporiadaním projektu v súlade so stanoveným časovým obdobím realizácie projektu a so záverečným finančným vysporiadaním projektu aj v období po skončení dodávateľských stavebných prác. Všetky činnosti súvisiace s riadením projektu budú realizované internými kapacitami.

Externá administratívna kapacita - realizácia stavebných prác pre projekt bude zabezpečená externým dodávateľom na základe výsledku verejného obstarávania. Výkon stavebného dozoru na tomto projekte bude zabezpečený internými kapacitami ŽSR.

Finančná kapacita - riadenie projektového manažmentu bude zabezpečené internými kapacitami (interní zamestnanci ŽSR) a tieto náklady si budú ŽSR nárokovat v rámci rozpočtu projektu. Nenávratný finančný príspevok bude hradený z Kohézneho fondu a štátneho rozpočtu. Výdavky nad rámec finančnej medzery a prípadné neoprávnené výdavky budú hradené zo zdrojov ŽSR.

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

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy / výsledky projektu. Popíšte prínos projektu pre napĺňanie cieľov a výsledkov príslušnej priority / špecifického cieľa / opatrenia Programu Slovensko, ako aj súvisiacich strategických dokumentov na národnej úrovni (ak je to relevantné).

Hlavným cieľom projektu je dosiahnuť lepší dopravný komfort cestujúcich zlepšením dynamiky jazdy, lepšou vybavenosťou trate a jej vyššiu prepojenosť v rámci rozvoja TEN-T za účelom zlepšenia parametrov koľajovej dopravy.

Realizáciou projektu sa zabezpečí dosiahnutie požadovaných parametrov trate smerového a výškového vedenia obídením zlých geologických podmienok v stanici Liptovský Mikuláš spolu so svahovým zosuvom v Okoličnom (v sžkm 255,040), skrátenie cestovného času cestujúcich, zníženie skleníkových vplyvov z dopravy, zníženie negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie, zvýšenie atraktivity železničnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky aj bezpečnosti cestujúcich pri nástupe a výstupe, čo prinesie zvýšený dopyt cestujúcich po železničnej osobnej doprave. Realizácia projektu zároveň povedie k zníženiu prevádzkových výdavkov manažéra infraštruktúry.

Stavba po realizácii bude spĺňať požiadavky na zaistenie interoperability európskeho železničného systému v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Modernizovaná železničná trať bude slúžiť širokej verejnosti – všetkým užívateľom železničnej dopravy vrátane tuzemských a zahraničných dopravcov.

Hlavnými prínosmi projektu sú:

- zlepšenie kvality služieb poskytovaných verejnou osobnou dopravou (úspora cestovného času, zvýšenie komfortu a spoľahlivosti),

- infraštruktúra umožňujúca zvýšenie podielu cestujúcich verejnej osobnej dopravy na delbe prepravnej práce.

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu cieľov a očakávaných výsledkov opatrenia 3.1.1 *Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja hlavných železničných tratí a uzlov* v rámci špecifického cieľa RSO3.1 *Rozvoj udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy* Programu Slovensko 2021 – 2027.

7. Merateľné ukazovatele NP a iné údaje

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

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

Zoznam merateľných ukazovateľov projektu

Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu ¹⁵	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹⁶
výstup	PSKPRCO47	Dĺžka nových alebo vylepšených tratí – TEN-T	km	18,550
výsledok	PSKPRCR101	Časové úspory vďaka lepšej železničnej infraštruktúre	človekodni/rok	11 342
výsledok	PSKPRCR58	Používatelia novovybudovaných, vylepšených, rekonštruovaných alebo modernizovaných železničných tratí za rok	osobokm/rok	75 743 158
výsledok	PSKPRCR59	Nákladná železničná doprava	tonokm/rok	245 720 306

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

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

¹⁴ V odôvodnených prípadoch sa uvedená tabuľka nevyplní, pričom je nevyhnutné do tejto časti uviesť podrobné a jasné zdôvodnenie, prečo nie je možné uviesť požadované údaje.

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

¹⁶ V zmysle zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku sa pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výstup štandardne cieľová hodnota nastavuje ku koncu realizácie národného projektu. Pre typ merateľného ukazovateľa projektu – výsledok sa štandardne cieľová hodnota nastavuje na obdobie udržateľnosti národného projektu.

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údaj ¹⁷	Názov iného údaj	Merná jednotka iného údaj
DPSK031	Počet identifikovaných bariér brániacich prístupnosti fyzického prostredia pre osoby so zdravotným postihnutím	počet
DPSK032	Počet odstránených bariér brániacich prístupnosti fyzického prostredia pre osoby so zdravotným postihnutím	počet
DPSK033	Počet nástrojov zabezpečujúcich prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím	počet

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

Cieľová skupina	Počet ¹⁸	Prínos
Verejnosť	Početnosť nie je možné exaktne určiť, projekt a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť.	Zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a atraktivity železničnej dopravy, zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy

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

9. Aktivity národného projektu

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

Názov aktivity	Čo sa má aktivitou dosiahnuť	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Realizácia aktivity od – do ¹⁹
Hlavná aktivita:			
Realizácia stavebných prác	Vytvorenie predpokladov pre zvýšenie atraktivity železničnej osobnej dopravy a zlepšenie mobility obyvateľstva	žiadateľ	49 mesiacov (12/2026-12/2030)
Podporné aktivity:			
Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie informovania verejnosti o realizovanom projekte v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	49 mesiacov (12/2026-12/2030)
Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	49 mesiacov (12/2026-12/2030)

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

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

¹⁹ Údaj uveďte v mesiacoch, počítaných od začiatku realizácie projektu (napr. 3 – 24), alebo informáciou o realizácii aktivity počas celého projektu, aby bolo zrejmé časová nadväznosť aktivít (ak je to relevantné).

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

- b. V tabuľke nižšie uveďte, či v rámci národného projektu bude uplatnený inštitút užívateľa²⁰ 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 ²¹	Poskytovateľ príspevku užívateľovi (žiadateľ alebo partner)
Hlavná aktivita - Realizácia stavebných prác	nie	N/A	N/A
Podporná aktivita – Informovanie a komunikácia	nie	N/A	N/A
Podporná aktivita – Riadenie projektu	nie	N/A	N/A

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

- c. Uveďte detailnejší popis aktivít.

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

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

Projekt bude realizovaný prostredníctvom jednej hlavnej aktivity - Realizácia stavebných prác, ktorá zahŕňa nasledovné činnosti:

Hlavná aktivita bude zahŕňať nasledovné podaktivity:

- Stavebné práce
- Stavebný dozor

Podaktivita: Stavebné práce

Rozsah objektovej skladby Projektu pozostáva zo štyroch ucelených častí stavby: UČS 408 ŽST Liptovský Hrádok, UČS 409 traťový úsek Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš, UČS 410 ŽST Liptovský Mikuláš a UČS 411 traťový úsek Liptovský Mikuláš – výhybňa Paludza, v línii od nžkm 240,100 (ŽST Liptovský Hrádok) po nžkm 258,650 (výhybňa Paludza).

²⁰ 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.

²¹ Uvádza sa typ subjektu/osôb (napr. neverejný poskytovateľ soc. služieb, dlhodobí uchádzači o zamestnanie), alebo právna forma.

UČS 408 ŽST Liptovský Hrádok (4,200 km, nžkm 240,100 – 244,300)

V stanici sa zrekonštruujú/vybudujú najmä tieto objekty:

- SO 408-32-01 Železničný zvršok a SO 408-32-02 Železničný spodok (kompletná rekonštrukcia koľajového lôžka a telesa trate v obvode stanice)
- SO 408-33-01 Železničný most cez Váh v nžkm 240,809
- SO 408-33-02 Žst. Liptovský Hrádok, most na preložke cesty III/018140 nad železnicou v nžkm 241,568
- SO 408-33-03 Podchod pre cestujúcich v km 242,440
- SO 408-33-05 Cestný nadjazd na ceste I/18 v nžkm 243,161
- SO 408-33-06 Žst. Liptovský Hrádok, rekonštrukcia podchodu v nžkm 243,400 (sžkm 246,482)
- SO 408-33-07 Žst. Liptovský Hrádok, prestavba mosta v nžkm 243,830 (sžkm 246,912)
- SO 408-33-08 Železničný most cez Belú v nžkm 244,013 (vrátane mostného provizória počas výstavby)
- SO 408-33-09 Žst. Liptovský Hrádok, podchod pre cestujúcich v nžkm 243,492
- SO 408-38-01 Preložka cesty III/018140
- SO 408-38-02 Úprava cesty I/18 v mieste napojenia preložky cesty III/018140
- SO 408-38-04 Cestný podjazd v nžkm 243,833
- PS 408-21-02 Nové staničné zabezpečovacie zariadenie – elektronické stavadlo
- Nové nástupištia (1 krajné pri výpravnej budove, 1 ostrovné, spolu 2 nástupištné hrany, výška 550 mm nad TK)
- Nové trakčné vedenie a súvisiaca energetická infraštruktúra (transformovňa 22/0,4 kV)

UČS 409 Traťový úsek Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš (7,050 km, nžkm 244,300 – 251,350)

Realizáciou tejto UČS bude po dokončení celej stavby (bez ETCS L2) dosiahnutá traťová rýchlosť 120 km/h; geometria je pripravená na budúcu rýchlosť do 160 km/h po realizácii ETCS L2 (samostatná budúca investícia). Kľúčové objekty:

- SO 409-32-01 Železničný zvršok a SO 409-32-02 Železničný spodok (nová preložka trate v celej dĺžke úseku)
- SO 409-33-01 až 409-33-04 Železničné mosty nad cestou I/18 (nžkm 244,475), účelovou komunikáciou (nžkm 244,572), miestnou komunikáciou (nžkm 244,850) a most cez Váh (nžkm 245,656)
- SO 409-33-05 Železničný most nad preložkou potoka Štiavnica (nžkm 246,320)
- SO 409-33-10 Lávka pre cestujúcich v zastávke Liptovský Ján (nžkm 246,800)
- SO 409-33-11 Cestný nadjazd na ceste III/018137 (nžkm 247,192)
- SO 409-33-13 Podchod pre cestujúcich v zastávke Závažná Poruba (nžkm 249,450)
- SO 409-33-17 Železničný most nad potokom Lažtek (nžkm 251,033)
- SO 409-33-18 Cestný nadjazd na obslužnej komunikácii nad traťou a diaľnicou (nžkm 251,200)
- SO 409-33-31 až 409-33-39 Deväť zárubných a oporných múrov
- SO 409-34-01, 409-34-02 Prístrešky pre cestujúcich v zastávkach Liptovský Ján a Závažná Poruba
- SO 409-34-04 Budova spínacej stanice Závažná Poruba
- SO 409-34-05, 409-34-06 Protihlukové steny a protihlukové opatrenia na obytných objektoch

- PS 409-21-01 Nové traťové zabezpečovacie zariadenie (elektronické obojsmerné automatické hradlo)
- Nové trakčné vedenie na celom úseku
- Súčasťou UČS sú zároveň súvisiace cestné komunikácie, nadjazdy, priepusty, oporné a zárubné múry, preložky inžinierskych sietí a ďalšie objekty podľa DRS.

UČS 410 ŽST Liptovský Mikuláš (nžkm 251,350 – 253,452)

Stanica sa vybuduje v novej polohe južne od diaľnice D1:

- SO 410-32-01 Železničný zvršok a SO 410-32-02 Železničný spodok (nové koľajisko stanice v novej polohe)
- SO 410-32-04 Nástupišťa
- SO 410-32-11 Priepust v nžkm 252,712
- SO 410-33-01 Železničný most nad miestnou komunikáciou a potokom Ploštinka v nžkm 252,170
- SO 410-33-02 Podchod pre cestujúcich
- SO 410-33-03 Batožinový podchod
- SO 410-33-04 Podchod pod diaľnicou D1 do výpravnej budovy
- SO 410-33-31 Oporný múr v nžkm 251,350 – 251,400 vpravo
- SO 410-34-01 Nová výpravná budova
- SO 410-34-02, 410-34-03 Dielne a remíza MUV, remíza MVTV a prevádzková budova
- SO 410-34-04 Prevádzkovo-sociálna budova TO
- SO 410-34-05 Zastrešenie nástupíšť
- SO 410-34-08 Vstupný portál výpravnej budovy
- SO 410-34-13, 410-34-14 Stavebné úpravy a objekty v Poľnohospodárskom družstve Liptovský Mikuláš
- PS 410-21-01 Nové staničné zabezpečovacie zariadenie – elektronické stavadlo
- Nové trakčné vedenie pre striedavú sústavu 25 kV/50 Hz a súvisiaca energetická infraštruktúra (SO 410-35-xx)

UČS 411 Traťový úsek Liptovský Mikuláš – výhybňa Paludza (5,198 km, nžkm 253,452 – 258,650)

- SO 411-32-01 Železničný zvršok a SO 411-32-02 Železničný spodok (preložka trate mimo jestvujúceho telesa vrátane tunela)
- SO 411-33-21 až 411-33-23 Tunel Paludza – tunelová rúra (630 m, dvojkoľajový), východný a západný portál, vrátane geotechnického monitoringu (SO 411-33-25)
- SO 411-33-04 Železničný most nad prelozkou potoka Demänovka (nžkm 253,826)
- SO 411-33-05 Železničný most nad cestou I/18 (nžkm 254,732)
- SO 411-33-06 Železničný most nad Andickým potokom (nžkm 257,026)
- SO 411-33-07 Železničný most nad zálivom priehrady Liptovská Mara (nžkm 257,990)
- SO 411-33-01 až 411-33-03 Tri cestné nadjazdy na okružnej križovatke pri Liptovskom Mikuláši
- SO 411-33-31 až 411-33-40 Desať zárubných múrov pri trati
- SO 411-38-01 Obslužná komunikácia k ŽST Liptovský Mikuláš
- SO 411-38-02 Okružná križovatka na ceste II/584 do Demänovej
- SO 411-38-04, 411-38-05 Prístupové komunikácie k východnému a západnému portálu tunela

- Nové trakčné vedenie na celom úseku, vrátane trakčného vedenia v tuneli (SO 411-35-02)

Pre stavbu Projektu je vydané Územné rozhodnutie ÚRaSP 2008/05770-TA 1 zo dňa 31.12.2008 (vrátane následných predĺžení platnosti), a Protokol o štátnej expertíze č. 16/2008 vydaný Ministerstvom výstavby a regionálneho rozvoja SR zo dňa 10.9.2008. Pre časť stavebných objektov boli už vydané právoplatné stavebné povolenia, zvyšné stavebné povolenia sú v procese vydávania.

Stavebné práce **budú realizované na základe Zmluvy o dielo** v súlade s výsledkom verejného obstarávania.

Podaktivita: Stavebný dozor

Výkon stavebného dozoru bude zabezpečený internými kapacitami ŽSR, nie samostatnou externe obstaranou zmluvou o poskytnutí služby. Výdavky za stavebný dozor nebudú nárokoványm výdavkom zo strany ŽSR v rámci rozpočtu projektu.

Podporné aktivity:

Výsledok projektu sa dosiahne aj realizáciou podporných aktivít „Riadenie projektu“ a „Informovanie a komunikácia.“

Podporná aktivita č. 1: Riadenie projektu

Riadenie projektu je zabezpečené internými zložkami ŽSR, ktoré budú zodpovedné za celkový úspešný priebeh implementácie projektu, za dosiahnutie vytýčených cieľov, za koordináciu, za ich organizačné zabezpečenie, za ekonomiku a účtovníctvo projektu, za administráciu a monitoring implementácie projektu a v neposlednom rade za komunikáciu s RO/SO v rámci Programu Slovensko 2021-2027. Činnosti súvisiace s riadením projektu budú realizované internými kapacitami ŽSR a tieto náklady budú hrazené z rozpočtu projektu.

Podporná aktivita č. 2: Informovanie a komunikácia

V rámci tejto aktivity bude výstup projektu obsahovať informácie v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu a Zmluvou o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. ŽSR uverejnia počas realizácie aktivít projektu na svojom webovom sídle krátky opis projektu, vrátane popisu cieľov a výsledkov projektu. Zároveň bude počas realizácie aktivít projektu inštalovaný veľkoplošný (dočasný) pútač na mieste realizácie projektu a po ukončení realizácie hlavných aktivít projektu stála tabuľa. Náklady spojené s „Informovaním a komunikáciou“ si ŽSR uplatnia v rámci oprávnených nákladov projektu.

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

Projekt bude realizovaný v súlade s horizontálnymi princípmi s povinnosťou dodržania súladu projektu s Chartou základných práv Európskej únie, rodovou rovnosťou, nediskrimináciou a prístupnosťou osôb so zdravotným postihnutím, ktoré sú definované v Partnerskej dohode SR na roky 2021 – 2027 a v čl. 9 nariadenia o spoločných ustanoveniach, berúc do úvahy Chartu základných práv Európskej únie a povinnosti vyplývajúce z Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a zabezpečenia prístupnosti v súlade s jeho článkom 9, ako horizontálne základné podmienky.

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 hlavnej aktivity a podaktivít projektu nespôsobuje prehĺbenie sociálneho vylúčenia marginalizovaných rómskych komunít a nespôsobuje zhoršenie situácie v oblasti segregácie, getoizácie alebo stigmatizácie rómskej komunity.

Opatrenia a aktivity prijaté na podporu rovnosti mužov a žien: Projektová dokumentácia sa pripravovala tak, aby v rámci modernizácie neboli negatívne dotknuté zásady rovnakého zaobchádzania z hľadiska rodovej rovnosti a aby zároveň dochádzalo k budovaniu zariadení a objektov, ktoré pozitívne ovplyvnia prístup k železničnej infraštruktúre – rozhlasové a informačné zariadenia, nástupištia, podchody pre cestujúcich, úprava prístupov v staničných priestoroch a osobitné značenie pre osoby so zrakovým postihnutím.

Opatrenia a aktivity prijaté na predchádzanie diskriminácie: Rovnaké zariadenia a objekty (rozhlasové a informačné zariadenia, bezbariérové nástupištia, podchody, úprava prístupov v staničných priestoroch, osobitné značenie pre osoby so zrakovým postihnutím) uľahčia prístup k výsledkom Projektu aj osobám so zníženou pohyblivosťou a schopnosťou orientácie.

Plánovaná modernizácia neprichádza v riešenom úseku do kontaktu so žiadnym územím siete Natura 2000. Najbližšie územie európskeho významu (ÚEV Belá) sa nachádza vo vzdialenosti cca 1 km od trate; najbližšie chránené vtáčie územie (CHVÚ Nízke Tatry) cca 1,9 km od úseku pri ŽST Liptovský Hrádok. Trasa na začiatku úseku (UČS 408) zasahuje do severnej hranice Chránenej vodohospodárskej oblasti Nízke Tatry – východ a prechádza pásom hygienickej ochrany 2. stupňa vodných zdrojov Kamenistá a Liptovská Porúbka – Kráľova Lehota, zásobujúcich Liptovský Mikuláš pitnou vodou.

Terénny prieskum biotopov (Kollár, Palaj, 08/2024) identifikoval na viacerých plochách stavby biotopy európskeho významu (vrbovo-topoľové a jaseňovo-jelšové lužné lesy, horské jelšové lužné lesy, nížinné a podhorské kosné lúky) a mokradné biotopy; pri zásahoch bude postupované podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

10. Predpokladaný časový rámec

Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	11/2026
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	49

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.

11. Finančný rámec²²

a) žiadateľa

Fond	Kohézny fond	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu²³ (v EUR)	neaplikuje sa	602 296 150,69
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²⁴ (v EUR)	neaplikuje sa	511 951 728,08
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu²⁵ (v EUR)	neaplikuje sa	90 344 422,61
Vlastné zdroje prijímateľa²⁶ podľa kategórie regiónu²⁷ (v EUR)	neaplikuje sa	0,00
Miera spolufinancovania (v %)	Zdroj EÚ	85
	Štátny rozpočet SR	15

²² 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.

²³ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁴ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁵ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁶ 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

²⁷ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

	Prijímateľ	0
Uplatňovanie špecifického pravidla financovania²⁸ (ak relevantné)	N/A	
Zdroj pro-rata (v %)	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 regiónu²⁹ (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu³⁰ (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Zdroj ŠR podľa kategórie regiónu³¹ (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Vlastné zdroje partnera³² podľa kategórie regiónu³³ (v EUR)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
Miera spolufinancovania (v %)	Zdroj EÚ	N/A
	Štátny rozpočet SR	N/A
	Partner	N/A
Zdroj pro-rata (v %)	Vyberte položku.	N/A
	Vyberte položku.	
V prípade uplatňovania systému pro-rata uveďte spôsob jeho stanovenia (pomer medzi VRR a MRR), ktorý sa uplatňuje v prípade realizácie operácií s prínosom pre oba kategórie regiónov, vrátane názvu dokumentu v akom bol stanovený.	N/A	

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.

²⁸ 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.

²⁹ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

³⁰ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

³¹ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

³² 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

³³ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

Uvedte, 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
Hlavná aktivita		
Aktivita	Realizácia stavebných prác	
Stavebné práce 021 – Stavby	508 660 458,39	Výdavky na stavebné práce vychádzajú z víťaznej ponuky úspešného uchádzača vo verejnom obstarávaní (informácia o výsledku vyhodnotenia ponúk: https://josephine.proebiz.com/sk/tender/62771/summary).
Rezerva na nepredvídané výdavky (Realizácia stavebných prác) 930 – Rezerva na nepredvídané výdavky	50 866 045,84	Suma zahŕňa výdavky na rezervu, ktorá je vytvorená na úrovni max. limitu 10% z celkových oprávnených výdavkov projektu na stavebné práce.
Valorizácia 021 – Stavby	42 167 952,00	Výdavky na valorizáciu predstavujú 8,29 % z hodnoty stavebných prác: 508 660 458,39 EUR * 8,29 % = 42 167 952,00 EUR (maximálny percentuálny limit stanovený zo strany MD SR v závislosti od lehoty výstavby: Lehota výstavby je do 60 mesiacov, čomu prislúcha maximálny % limit z COV za stavebné práce 8,29 %).
Spolu hlavná aktivita	601 694 456,23	
Podporné aktivity		
Informovanie a komunikácia, Riadenie projektu 907 – Paušálna sadzba na nepriame výdavky podľa článku 54 písm. a) NSU	601 694,46	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: $601\,694\,456,23 \cdot 0,10\% = 601\,694,46$ Eur
Spolu podporné aktivity	601 694,46	
CELKOM	602 296 150,69	

V prípade zvýšenia celkových oprávnených výdavkov NP (po jeho schválení komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027) o viac ako 15 % (a nejde o prípad, kedy je určenie alokácie výsledkom realizovanej štúdie uskutočniteľnosti), riadiaci orgán / sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

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

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

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

Prílohy:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

