

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia

1. Zdôvodnite čo najpodrobnejšie prečo nemôže byť projekt realizovaný prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP?
(napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom dopytovo orientovaného projektu vzhľadom na efektívnejší spôsob naplňania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Predmetom projektu je výstavba nového terminálu integrovanej osobnej prepravy (ďalej len „TIOP“) Trebišov, ktorý bude slúžiť ako prestupné miesto medzi dopravnými druhmi a systémami s cieľom presmerovať cestujúcich z iných dopravných módov na železničnú dopravu.

Prijímateľom národného projektu sú v zmysle Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (ďalej len „OPII“), prioritnej osi č. 5 Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov a investičnej priority 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku, Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“). ŽSR sú subjektom, ktorý svojou činnosťou prispieva k implementácii a naplňaniu cieľov OPII a je oprávneným prijímateľom.

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

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

Vzhľadom na charakter projektu a vopred určeného prijímateľa projektu sa nebude vyhlasovať výzva na predkladanie žiadostí o NFP, ktorej aplikácia je z dôvodu nesúťažného charakteru národných projektov irelevantná. RO OPII na predloženie národného projektu vyzve budúceho žiadateľa písomne prostredníctvom vyzvania alebo zverejnením vyzvania na svojom webovom sídle.

2. Príslušnosť národného projektu k relevantnej časti operačného programu

Prioritná os	PO5: Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov
Investičná priorita	7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku
Špecifický cieľ	5.1: Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja)	<ul style="list-style-type: none"> Košický kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	<ul style="list-style-type: none"> široká verejnosť

3. Prijímateľ¹ národného projektu

Dôvod určenia prijímateľa národného projektu ²	<p>ŽSR je subjekt, ktorý svojou činnosťou prispieva v zmysle OPII, prioritnej osi č. 5 Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov a investičnej priority 7d): Vývoj a modernizácia komplexných, interoperabilných železničných systémov vysokej kvality a podpora opatrení na znižovanie hluku k napĺňaniu cieľov OPII.</p> <p>Činnosť ŽSR vyplýva z:</p> <ul style="list-style-type: none"> §1 a 2 zákona č. 258/1993 Z.z. o Železniciach Slovenskej republiky.
Má prijímateľ osobitné, jedinečné kompetencie na implementáciu aktivít národného projektu priamo zo zákona, osobitných právnych predpisov, resp. je uvedený priamo v príslušnom operačnom programe?	<p>Áno, má. Osobitné kompetencie ŽSR vyplývajú napríklad zo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zákona č. 258/1993 Z.z. o Železniciach Slovenskej republiky; Zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov; <p>ŽSR sú ako prijímateľ uvedené priamo v OPII.</p>
Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak relevantné)	Železnice Slovenskej republiky
Sídlo	Klemensova 8, 813 61 Bratislava, SR
IČO	31 364 501

¹ V tomto dokumente je používaný pojem prijímateľ a žiadateľ. Je to tá istá osoba, no technicky sa žiadateľ stáva prijímateľom až po podpísaní zmluvy o NFP.

² Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkaz na platné predpisy, operačný program, národnú stratégiu, ktorá odôvodňuje jedinečnosť prijímateľa NP).

4. Partner, ktorý sa bude zúčastňovať realizácie národného projektu (ak relevantné)

Zdôvodnenie potreby partnera národného projektu (ak relevantné) ³	N/A
Kritériá pre výber partnera ⁴	N/A
Má partner monopolné postavenie na implementáciu týchto aktivít? (áno/nie) Ak áno, na akom základe?	N/A
Obchodné meno/názov	N/A
Sídlo	N/A
IČO	N/A

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

5. Predpokladaný časový rámec

Dátumy v tabuľke nižšie nie sú záväzné, ale predstavujú vhodný a žiaduci časový rámec pre zabezpečenie procesov, vedúcich k realizácii národného projektu.

Dátum vyhlásenia vyzvania vo formáte Mesiac/Rok	09/2020
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	1. štvrťrok 2021
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	1. štvrťrok 2021
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	36 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	12 276 645,00 Eur
Celkové oprávnené výdavky projektu	12 276 645,00 Eur
Vlastné zdroje prijímateľa	0,00 Eur

7. Východiskový stav

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

Národné dokumenty:

- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020;
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030.

Európske dokumenty:

- Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru.

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

³ Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkoľvek tretej strany ako potenciálneho realizátora.

⁴ Uveďte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli zverejnené, uveďte odkaz na internetovú stránku, kde sú dostupné. Ako kritérium pre výber - určenie 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 o VO.

Vybudovanie terminálu integrovanej osobnej dopravy v danom variante riešenia je potvrdený štúdiou realizovateľnosti, v rámci ktorej je variant riešenia odporúčaný vzhľadom k dosiahnutiu požadovaných ekonomických parametrov.

- c. Uved'te, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov⁵ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak relevantné):
- Zámer národného projektu nadväzuje na už ukončený národný projekt: ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, projektová dokumentácia (DÚR, DSPRS)⁶, ktorý bol financovaný z programového obdobia OPII 2014 – 2020 a taktiež na ukončený národný projekt: ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, projektová dokumentácia (EIA, DSZ), ktorý bol financovaný z programového obdobia OPD 2007 – 2013.
- d. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer národného projektu. (Zoznam známych problémov, ktoré vyplývajú zo súčasného stavu a je potrebné ich riešiť):

ŽST Trebišov leží v km 20,265 trate Łupków (PL) – Medzilaborce – Michalany, v km 0,000 trate Vranov nad Topľou – Trebišov a v km 0,000 trate Trebišov – Vých. Slivník. Prilahlé medzistaničné úseky Úpor – Trebišov, Trebišov – Čeľovce a Trebišov – Hrinište sú jednokoľajné a elektrifikované jednosmernou sústavou s napätím 3000 V. Prilahlý medzistaničný úsek Trebišov – Sečovce je jednokoľajný a neelektrifikovaný. Stanica má k dispozícii 8 dopravných koľají, 4 manipulačné koľaje a 6 koľají pre zvláštne účely.

Pristup cestujúcich na ostrovné nástupište je umožnený podchodom od staničnej budovy. Podchod vyúsťuje priamo na ostrovné kryté nástupište. **Podchod nie je riešený ako bezbariérový.** Prepojenie ostrovného nástupišťa s prijímacou budovou je prostredníctvom podchodu pre cestujúcich, ktorý nespĺňa technické požiadavky a v období dažďov resp. vplyvom vyššej hladiny podzemných vôd je zatápaný, cestujúci musia využívať úrovňový prechod cez koľaje normálneho a širokého rozchodu.

Jestvujúca autobusová stanica je po technicko – prevádzkovej stránke tvorená objektom prevádzkovej budovy, nástupiskami a výstupiskami so zastrešením. **Prevádzková budova je v súčasnosti uzavretá z dôvodu zlého technického stavu.** Po technicko – prevádzkovej stránke sa jedná o nefunkčný objekt, pretože priestory pre cestujúcich a ostatné prevádzky sú v súčasnosti zatvorené a poškodené. Južne od prevádzkovej budovy sa nachádza 10 krytých autobusových nástupísk pre diaľkovú a medzimestskú dopravu (vrátane 1 nástupiska pre MHD) a 1 kryté výstupisko. **Nástupiská a východiská nie sú funkčne prepojené so železničnou stanicou Trebišov a nie sú bezbariérové.**

Dispečer autobusového dopravcu „ARRIVA Michalovce a.s.“, pokladňa a priestory, ktoré slúžia iba pre základné potreby vodičov autobusov resp. ostatných zamestnancov autobusového dopravcu sú v súčasnosti v budove ŽST Trebišov.

Organizácia cestnej dopravy je pravotočivá a dochádza ku kolíznym situáciám medzi autobusmi a individuálnou osobnou dopravou.

V rámci autobusovej stanice nie sú ani pokladne pre cestujúcich ani automaty na predaj cestovných lístkov, taktiež chýba informačný systém, hlasový systém a kamerový systém. Taktiež chýbajú toalety. V rámci súčasných staníc nie sú

⁵ V prípade ak je to relevantné, uved'te aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2007-2013.

stojany na bicykle, absentuje akákoľvek možnosť úschovy resp. uloženia batožiny.

Vzhľadom k umiestneniu stavby v priestore prevádzky súčasnej železničnej a autobusovej stanice Trebišov, nemá predmetná stavba nepriaznivý dopad na existujúcu dopravnú infraštruktúru. Stavbou bude dotknutá výhľadová organizácia predovšetkým vnútro terminálovej prevádzky, pri ktorej súčasný neorganizovaný systém pravotočivej autobusovej prevádzky bude nahradený organizovaným ľavotočivým s vylúčením kolízie autobusov s individuálnou automobilovou dopravou. Čiastočne nepriaznivý dopad možno očakávať počas výstavby terminálu, kedy dôjde k zmene súčasnej intenzity cestnej dopravy v trasách mestských a miestnych komunikácií a to v dôsledku dovozu stavebných materiálov a komponentov (využívať sa bude železničná aj cestná doprava) a odvozu výkopovej zeminy, resp. odpadov. V rámci projektu budú odstránené všetky vyššie uvedené nedostatky.

Projektová dokumentácia predmetnej stavby bola posúdená z hľadiska princípov rovnosti mužov a žien a nediskriminácie a ako prvému projektu ŽSR bolo zo strany Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR vydané súhlasné stanovisko. Čiže všetky stavebné objekty a prevádzkové súbory stavby sú v súlade s horizontálnymi princípmi nediskriminácia a rovnosť mužov a žien, so zameraním na prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím.

Rozhodujúcimi stavebnými objektmi terminálu sú – novobudovaný podchod pre cestujúcich a chodcov spájajúci severozápadnú časť mesta s centrálnou s vyústením na rekonštruované železničné ostrovné nástupište, ďalej prevádzkovo – technologická budova terminálu (obsahujúca čakáreň, technologické priestory, automaty na cestovné lístky, príprava pre predajné automaty, sociálne priestory, WC aj pre imobilných a nevidiacich cestujúcich), zastrešené a osvetlené nástupiská a výstupiská autobusovej časti terminálu, odstavno – parkovacie plochy autobusov, osvetlené parkovacie pozície pre osobné automobily v dosahu kamerového systému, terminálové komunikácie, zastrešené úložisko pre bicykle v dosahu kamerového systému pri plánovanom podchode. Technologickú časť stavby dopĺňajú informačné, kamerové, prenosové, oznamovacie a rozhlasové systémy tak v železničnej, ako aj autobusovej časti terminálu.

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

- Interná administratívna kapacita projektu – 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 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 pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014-2020. V rámci tejto aktivity budú realizované aj všetky potrebné činnosti súvisiace s priebežným finančným vysporiadaním projektu v súlade so stanoveným časovým obdobím realizácie projektu a so záverečným finančným vysporiadaním projektu aj v období po skončení dodávateľských stavebných prác.

Všetky činnosti súvisiace s riadením projektu budú realizované internými kapacitami. Refundáciu internej administratívnej kapacity projektu si nebudeme nárokovať z prostriedkov OPII 2014-2020.

- Externá administratívna kapacita projektu – zabezpečenie realizácie stavebných prác pre projekt: Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia, bude navrhnutá externým dodávateľom. Výber dodávateľa bude zabezpečený v zmysle platného zákona o verejnom obstarávaní, súvisiacej legislatívy Slovenskej republiky a interných predpisov a smerníc ŽSR.
- Finančná kapacita – riadenie projektového manažmentu bude zabezpečené internými kapacitami (interní zamestnanci ŽSR), ktorých refundáciu si nebudeme nárokovať z prostriedkov OPII. Nenávratný finančný príspevok bude hradený z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátneho rozpočtu. Výdavky nad rámec finančnej medzery a prípadné neoprávnené výdavky budú hradené zo zdrojov ŽSR.

Prevádzková kapacita - bude zabezpečená interne ŽSR a to prostredníctvom projektového manažéra a zamestnancov ŽSR OR Košice, Sekcie riadenia dopravy, ktorých refundáciu si nebudeme nárokovať z prostriedkov OPII. Príslušné stredisko disponuje potrebnými personálnymi aj technickými kapacitami, s dlhoročnou skúsenosťou zamestnancov v oblasti prevádzky a údržby železničných zariadení. Prevádzka bude zabezpečovaná týmito zamestnancami počas celej doby životnosti nielen počas obdobia udržateľnosti.

V národnom projekte „Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, realizácia“ nie je uvažované so zapojením partnera.

8. Vysvetlite hlavné ciele NP (stručne):

(očakávaný prínos k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej OP, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej prioritnej osi/špecifického cieľa)

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu špecifického cieľa 5.1: „Odstránenie kľúčových úzkych miest na železničnej infraštruktúre prostredníctvom modernizácie a rozvoja železničných tratí a súvisiacich objektov dopravne významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy“ v rámci PO5 Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov. Základným cieľom výstavby terminálu integrovanej osobnej prepravy je optimalizovať počet a umiestnenie prestupných bodov na sieti verejnej hromadnej osobnej dopravy a tým vytvárať podmienky pre efektívne zabezpečenie prepravných potrieb obyvateľstva. Motivačné prvky pre budúcich používateľov budú predstavovať časovú a ekonomickú úsporu. Cieľom projektu je prispieť k zvýšeniu atraktívnosti železničnej dopravy a zníženiu vplyvov na životné prostredie. Predmetná stavba „Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov“ bude súčasťou integrovaného dopravného systému v Košickom samosprávnom kraji. TIOP Trebišov umožní cestujúcim rýchly, bezpečný a pohodlný prestup medzi príslušnými druhmi dopravy s ťažiskom na nosný systém koľajovej dopravy. Súčasne umožní optimalizovať podiel prepráv osôb v rámci celého kraja. Cestné vozidlá (autobusy, osobné automobily) a bicykle dopravujú do terminálu, odkiaľ budú pokračovať veľkokapacitnou dopravou, v tomto prípade železničnou dopravou. TIOP je navrhnutý tak, aby vzájomný prestup medzi jednotlivými druhmi dopravy bol bezproblémový a pohodlný. K splneniu tejto požiadavky bude slúžiť stavebné riešenie a technické vybavenie. Predmetná

stavba je svojím charakterom a umiestnením priamo naviazaná na jestvujúcu železničnú a cestnú infraštruktúru. Z uvedeného dôvodu, okrem alternatív návrhu urbanistického riešenia v rámci EIA, nebolo potrebné spracovať variantné riešenie.

Kapacita terminálu v súlade s technicko-prevádzkovými štandardmi zodpovedá typovému vybaveniu „C“ s hodinovou kapacitou odbavenia 400 – 1 000 cest./hod. Rozhodujúcimi stavebnými objektmi terminálu sú – novobudovaný podchod pre cestujúcich a chodcov spájajúci severozápadnú časť mesta s centrálnou s vyústením na rekonštruované železničné ostrovné nástupište, ďalej prevádzkovo-technologická budova terminálu, zastrešené nástupiská a výstupiská autobusovej časti terminálu, odstavno – parkovacie plochy autobusov, parkovacie pozície pre osobné automobily, terminálové komunikácie. Technologickú časť stavby dopĺňajú informačné, kamerové, prenosové, oznamovacie a rozhlasové systémy tak v železničnej, ako aj autobusovej časti terminálu.

9. Očakávaný stav a merateľné ciele

V tejto časti popíšte očakávané výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k rozvoju oblasti pokrytej operačným programom a zrealizovaniu aktivít. V tabuľke nižšie uveďte projektové ukazovatele a iné údaje. Projektové ukazovatele musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne. ⁶				
Cieľ národného projektu	Merateľný ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	Súvisiaci programový ukazovateľ ⁷
Výstavba terminálu integrovanej osobnej prepravy a jeho napojenie na cestnú sieť	P0494 Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy	1	Realizácia stavebných prác	N/A
Iné údaje, ktorými je možné sledovať napĺňanie cieľov národného projektu (ak relevantné)				
Cieľ národného projektu	Ukazovateľ	Indikatívna cieľová hodnota	Aktivita projektu	
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý merateľný ukazovateľ.

⁶ 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.

⁷ Národný projekt by mal obsahovať minimálne jeden relevantný projektový ukazovateľ, ktorý sa agreguje do programového ukazovateľa. Pri ostatných projektových ukazovateľoch sa uvedie N/A.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	P0494 Počet vybudovaných terminálov osobnej dopravy
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Monitorovacia správa projektu a taktiež z preberacieho protokolu, ktorý budú súčasťou realizačnej zmluvy s dodávateľom.

V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte údaje za každý z nich.

11. Očakávané dopady

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹⁰
Zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy Zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a atraktivity železničnej dopravy	Široká verejnosť	Početnosť nie je možné exaktne určiť, projekt a z neho plynúce benefity sú určené pre širokú verejnosť.

V prípade viacerých cieľových skupín, doplňte dopady na každú z nich.

12. Aktivity

a) Uveďte detailnejší popis aktivít.

Hlavnou aktivitou projektu bude „Realizácia stavebných prác“, ktorá bude zabezpečená externým dodávateľom na základe výsledku verejného obstarávania.

Hlavná aktivita projektu „Realizácia stavebných prác“ bude zahŕňať okrem stavebných prác aj činnosť stavebného dozora, (bude zabezpečovaná externým dodávateľom na základe výsledku verejného obstarania) a v neposlednom rade rezervu na nepredvídané výdavky.

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

„Informovanie a komunikácia“ - v rámci tejto aktivity budú jednotlivé výstupy projektu obsahovať informácie v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu a Zmluvou o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. K službám spojeným so zabezpečením „Informovania a komunikácie“ patrí „Propagácia, reklama a inzercia“. ŽSR uverejní počas realizácie aktivít projektu na svojom webovom sídle krátky opis projektu, vrátane popisu cieľov a výsledkov projektu. Na zabezpečenie dočasného pútača a stálej tabule resp. stáleho pútača ŽSR bude vyhlásené verejné obstarávanie a následne sa uzavrie zmluva s úspešným uchádzačom, pričom úspešný uchádzač spolu s dodávateľom diela zabezpečia počas realizácie

⁸ 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.

⁹ V prípade viacerých merateľných ukazovateľov, doplňte tabuľku za každý merateľný ukazovateľ.

¹⁰ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.

aktivít projektu inštaláciu dočasného pútača na mieste realizácie projektu a taktiež zabezpečia stálu tabuľu alebo stály pútač po ukončení realizácie hlavných aktivít projektu v zmysle Zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku. Náklady na uvedené činnosti spojené s „Informovaním a komunikáciou“ si ŽSR uplatnia v rámci oprávnených nákladov projektu. Predpokladaná výška predmetných nákladov pre „Informovanie a komunikáciu“ v zmysle Príručky k oprávnenosti výdavkov bude predstavovať sumu max. 2 000,00 EUR bez DPH/1 pútač/tabuľa vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu ...).

Realizácia „Riadenie projektu“ bude zabezpečovaná internými zamestnancami/zložkami ŽSR. V rámci tejto aktivity bude zabezpečovaná príprava Žiadosti o poskytnutí nenávratného finančného príspevku a implementácia projektu v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, príprava a priebeh verejných obstarávaní na činnosti stavebných prác, stavebného dozora a Informovania a komunikácie. Pre zabezpečenie úspešnej realizácie „Riadenia projektu“ sú k dispozícii interné zložky ŽSR, ktoré budú zodpovedné za celkový úspešný priebeh implementácie projektu, za dosiahnutie vytýčených cieľov, za koordináciu, za ich organizačné zabezpečenie, za ekonomiku a účtovníctvo projektu, za administráciu a monitoring implementácie projektu a v neposlednom rade za komunikáciu s RO pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. V rámci tejto aktivity budú realizované aj všetky potrebné činnosti súvisiace s priebežným finančným vysporiadaním projektu v súlade so stanoveným časovým obdobím realizácie projektu a so záverečným finančným vysporiadaním projektu aj v období po skončení dodávateľských stavebných prác. Všetky činnosti súvisiace s riadením projektu budú realizované internými kapacitami ŽSR a všetky náklady s tým spojené budú hradené z vlastných zdrojov.

b) V tabuľke nižšie uveďte rámcový popis aktivít, ktoré budú v rámci identifikovaného národného projektu realizované a ich prepojenie so špecifickými cieľmi.

Názov aktivity	Cieľ, ktorý má byť aktivitou dosiahnutý (podľa sekcie <i>Očakávaný stav</i>)	Spôsob realizácie (žiadateľ a/alebo partner)	Predpokladaný počet mesiacov realizácie aktivity
Realizácia stavebných prác	Výstavba terminálu integrovanej osobnej prepravy a jeho napojenie na cestnú sieť	žiadateľ	36
Podporné aktivity Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu OPII	žiadateľ	36
Podporné aktivity Riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	36

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

13. Rozpočet

Jasne 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, o. i. aj určenie výšky alokácie, je potrebné uviesť túto štúdiu ako zdroj určenia výšky finančných prostriedkov. Skupiny výdavkov doplňte v súlade s MP CKO č. 4 k číselníku oprávnených výdavkov v platnom znení. V prípade operačných programov implementujúcich infraštruktúrne projekty, ako aj projekty súvisiace s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie		
Predpokladané oprávnené finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1 Realizácia stavebných prác	12 272 645,00 €	<p>Výdavky na realizáciu stavebných prác vychádzajú z projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie pre realizáciu stavby (prepočet na 4Q/2019) a reálne vynaložených výdavkov na PD (výdavky boli posúdené aj štúdiou realizovateľnosti).</p> <p>Predmetné výdavky sú nižšie ako príslušná aktualizovaná cena v zmysle Protokolu o vykonaní štátnej expertízy č. 5/2015 na stavebný zámer verejnej práce ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov (prepočet na 4Q/2019).</p> <p>Stavebný dozor na realizáciu aktivít projektu bude zabezpečovaný externe na základe výsledku verejného obstarávania. Percentuálny limit oprávnených výdavkov na stavebný dozor nepresiahne hranicu 3,5 % z objemu oprávnených nákladov stavebných prác. Do žiadosti o poskytnutie NFP bude táto čiastka podložená buď zmluvou na poskytovanie služieb stavebného dozora (ak bude daný proces ukončený) alebo prieskumom trhu na danú činnosť, pričom vyššie uvedená maximálna percentuálna hranica nebude prekročená.</p> <p>Rezerva na nepredvídané výdavky bude slúžiť ako rezerva na prípadné zvýšenie cien stavebných prác a služieb stavebného dozoru do konca realizácie projektu k uvedeným reálnym (aktuálnym) jednotkovým cenám v Žiadosti o nenávratný finančný príspevok, prípadne na iné nepredpokladané zmeny, ktoré môžu vzniknúť počas realizácie projektu. Celková výška rezervy na nepredvídané výdavky v zmysle Príručky k oprávnenosti výdavkov predstavuje 10 % z oprávnených nákladov stavby, resp. 10 % z oprávnených výdavkov na poskytnutie služieb stavebného dozoru.</p>

Hlavné aktivity SPOLU	12 272 645,00 €	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity Informovanie a komunikácia	4 000,00 €	Informačné tabule a stála pamätná tabula na mieste realizácie projektu. Predpokladaná hodnota na dočasnú informačnú a stálu pamätnú tabulu vrátane nákladov súvisiacich s obstarávaním (náklady na výrobu, prepravu, inštaláciu atď.) max. 2 000,00 EUR (max. 2 000,00 EUR bez DPH/1 pútač/tabuľa) Presná výška výdavku bude stanovená výsledkom verejného obstarávania a na základe uzavretej zmluvy s úspešným uchádzačom.
Podporné aktivity SPOLU	4 000,00 €	
CELKOM	12 276 645 €	

14. Deklarujte, že NP vyhovuje **zásade doplnkovosti** (t. j. nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu v súlade s článkom 95 všeobecného nariadenia).

NP vyhovuje zásade doplnkovosti a nenahrádza verejné alebo ekvivalentné štrukturálne výdavky členského štátu.

15. Bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov? Ak áno, aký typ?

Nie.

16. Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov
Informácie sa vyplňajú iba pre investičné¹¹ typy projektov.

Štúdia uskutočniteľnosti vrátane analýzy nákladov a prínosov	
Existuje relevantná štúdia uskutočniteľnosti ¹² ? (áno/nie)	ÁNO
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	Štúdia realizovateľnosti Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/tiop-trebisov.html

¹¹ Investičný projekt – dlhodobá alokácia finančného aj nefinančného kapitálu na naplnenie investičného zámeru až do etapy, kedy projekt vstúpi do prevádzkovej etapy a prípadne začne generovať stabilné príjmy. Investičný projekt smeruje k: výstavbe stavby alebo jej technickému zhodnoteniu; nákupu pozemkov, budov, objektov alebo ich častí; nákupu strojov, prístrojov, tovarov a zariadení; obstaraniu nehmotného majetku vrátane softvéru. Zdroj: Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR.

¹² Pozri aj Uznesenie Vlády SR č. 300 z 21.6.2017 k návrhu Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (dostupné na: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=26598>)

V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹³	<i>N/A</i>
--	------------

¹³ Uvedené sa neuplatňuje v prípade, že platia ustanovenia Rámca na hodnotenie verejných investičných projektov v SR (str. 34, bod 166).

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

