

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

ZÁMER NÁRODNÉHO PROJEKTU

Názov národného projektu: Boleráz – Smolenice, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1

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 napĺňania cieľov OP, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov)

Predmetom projektu je modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1 a zvýšenie traťovej rýchlosti na 90 km/h prípadne vyššiu za predpokladu minimálnych smerových posunov koľaje a premiestňovania stožiarov TV.

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 napĺňaniu 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"> • Trnavský 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	08/2021
Uveďte plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom	1. štvrťrok 2022
Uveďte plánovaný štvrťrok spustenia realizácie projektu	4. štvrťrok 2021
Predpokladaná doba realizácie projektu v mesiacoch	25 mesiacov

6. Finančný rámec

Alokácia na vyzvanie (zdroj EÚ a ŠR)	13 579 253,76 Eur
Celkové oprávnené výdavky projektu	13 579 253,76 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
- Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja
- Územný plán VÚC Trnava

³ Uveďte dôvody pre výber partnerov (ekonomickí, sociálni, profesijní...). Odôvodnite dôvody vylúčenia akejkolvek 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.

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

Štúdia uskutočniteľnosti bude spracovaná. Jej ukončenie je plánované v termíne 01/2021.

- 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):

N/A

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

Súčasný stav:

Jednokoľajná železničná trať Trnava – Kúty bola elektrifikovaná ako odklonová trať pre prípad rozsiahlejšej výlukovej činnosti alebo pri nepredpokladanom prerušení prevádzky na koridorovej trati (Břeclav) - št. hranica ČR/SR – Kúty – Devínska Nová Ves – Bratislava. Súčasný stav trate je podmienený jej vekom a materiálmi železničného zvršku z roku 1966. Železničná trať je elektrifikovaná jednofázovou trakčnou sústavou 25kV, 50Hz. Cieľový stav by mal podstatne zlepšiť technické parametre trate a umožniť i do budúcnosti bezpečnú a plynulú prevádzku.

Železničný zvršok je tvorený prevažne z koľajníc tvaru T a S 49. Koľajnice tvaru T sú z roku 1966, koľajnice S 49 sú z rokov 1985, 1989, 1990 a 1996 vložené v rámci výmeny opotrebovaných koľajníc v oblúkoch. Podvaly sú prevažne betónové s drevenými hmoždinkami. Podkladnice sú klinové, na betónových podvaloch dvojvrtuľové, na drevených podvaloch štvorvrtuľové. Na niektorých betónových podvaloch sú drevené hmoždinky nahradené polyamidovými a podkladnice T 8 sú nahradené rebrovými.

V medzistaničnom úseku sa nachádzajú 2 železničné priecestia. Priecestia v žkm 15,457 a 19,256 sú nezabezpečené, označené výstražnými krížmi (dopravnou značkou). Obidve priecestia sú na účelových komunikáciách. Konštrukcia priecestí je tvorená výdrevou z podvalov.

Označenie staničenia trate je betónovými hektometrovníkmi. Stav označenia staničenia trate zodpovedá jeho veku. Vplyvom poveternostných podmienok dochádza k poškodzovaniu hektometrovníkov, čo má za následok potrebu zvýšenej údržby (obnova náterov, výmena poškodených hektometrovníkov).

Koľajové lôžko existujúcej koľaje je uložené priamo na zemnú pláň a absentujú základné konštrukčné vrstvy železničného spodku. Svahy železničného telesa sú zarastené náletovými drevinami a burinami. Odvodňovacie priekopy sú v celom úseku zarastené trávou, burinami a krovím a zanesené nánosmi naplavenej zeminy, čím je do značnej miery obmedzená ich funkčnosť.

V traťovom úseku sa v km 18,605 – 18,749 nachádza železničná zastávka Bíňovce s nástupišťom, ktorého vonkajšie osvetlenie je realizované kovovými perónnymi stožiarmi v počte 9 ks.

Prípojka NN pre budovu zastávky je privedená podzemným káblom z verejnej linky rozvodu Západoslovenskej distribučnej a.s. Kábel je zaústnený do hlavného rozvádzača ktorý je umiestnený v budove železničnej zastávky Bíňovce. Z hlavného rozvádzača sú

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

napájané priestory budovy zastávky a podzemným káblom napájané vonkajšie osvetlenie zastávky

Budova železničnej zastávky Biňovce je z roku 1974, pre dopravnú cestu nepotrebná. Okenné a dverné konštrukcie sú opatrené debnením, z dôvodu zabezpečenia budovy pred vstupom neprispôsobivých občanov.

Časť budovy s jednou bytovou jednotkou je dvojpodlažná a podpivničená. Absentuje prístrešok pre cestujúcich a mobiliár.

Trakčné vedenie je napájané jednofázovou striedavou trakčnou sústavou 25 kV 50 Hz z trakčnej napájacej stanice Jablonica, bolo vybudované a uvedené do prevádzky v roku 1982. Pri elektrifikácii uvedeného úseku bola použitá typová zostava TV typu S.

Zabezpečovacie zariadenie v dopravni Boleráz, dopravni Smolenice a nimi tvoreného medzistaničného traťového úseku je súčasťou diaľkovo ovládanej trate Trnava – Kúty typ dispečerské stavadlo. Kontrola voľnosti koľajových úsekov je zabezpečená počítačmi osí. V dotknutom traťovom úseku sa nachádzajú len 2 nezabezpečené priecestia.

V celom dotknutom traťovom úseku sú po pravej strane trate v smere staničenia uložené káble. Ide o diaľkový kábel, diaľkový optický kábel, rezervný optický kábel a traťový metalický kábel. Traťový metalický kábel je vyvedený do reléových domčekov zabezpečených priecestí. Pri vchodových návěstidlách sú osadené vonkajšie telefónne objekty (VTO).

e. Popíšte administratívnu, finančnú a prevádzkovú kapacitu žiadateľa a partnera (v prípade, že v projekte je 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 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 – zabezpečenie realizácie stavebných prác pre projekt: „**Boleráz – Smolenice, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1**“ 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 Trnava. 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 „**Boleráz – Smolenice, modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1**“ 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 dopravné významných z hľadiska medzinárodnej a vnútroštátnej dopravy“ v rámci PO5 Železničná infraštruktúra a obnova mobilných prostriedkov. Základným cieľom projektu je dosiahnuť lepší dopravný komfort cestujúcich zlepšením dynamiky jazdy a lepšou vybavenosťou trate.

Železničná trať Trnava – Kúty bola elektrifikovaná ako odklonová trať pre prípad rozsiahlejšej výlukovej činnosti alebo pri nepredpokladanom prerušení prevádzky na koridorovej trati (Břeclav) - št. hranica ČR/SR – Kúty – Devínska Nová Ves – Bratislava. Súčasný stav trate je podmienený jej vekom a materiálmi železničného zvršku z roku 1966. Železničná trať je elektrifikovaná jednofázovou trakčnou sústavou 25kV, 50Hz. Cieľový stav podstatne zlepši technické parametre trate a umožní i do budúcnosti bezpečnú a plynulú prevádzku.

Hlavnými cieľmi projektu sú:

- zvýšenie traťovej rýchlosti,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky,
- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich,
- zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania,
- zníženie negatívnych dopadov železničnej prevádzky na obyvateľstvo,
- zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

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
Modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1	P0018 Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí	4,950 km	Realizácia stavebných prác	CO12 Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí
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.

10. Bližší popis merateľných ukazovateľov.⁸

Predmetná časť sa týka projektových ukazovateľov	
Názov merateľného ukazovateľa ⁹	P0018 Celková dĺžka rekonštruovaných alebo zrenovovaných železničných tratí
Akým spôsobom sa budú získavať dáta?	Preberací protokol, ktorý bude súčasťou realizačnej zmluvy s dodávateľom.

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

11. Očakávané dopady

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.

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.

Zoznam prínosov a prípadných iných dopadov, ktoré sa dajú očakávať pre jednotlivé cieľové skupiny		
Dopady	Cieľová skupina (ak relevantné)	Počet ¹⁰
Zvýšenie komfortu pre koncových užívateľov a atraktivity železničnej dopravy Zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy Zvýšenie kapacity (priepustnosť) trate nasadením moderných technológií	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 je realizácia stavebných prác spojených s modernizáciou železničného zvršku koľaje č. 1, ktorá bude zabezpečená externým dodávateľom na základe verejného obstarávania.

Stavebné práce na predmetnom traťovom úseku Boleráz - Smolenice budú zahŕňať rekonštrukciu železničného zvršku.

Stavba sa delí na nasledovné stavebné objekty a navrhované prevádzkové súbory:

Prevádzkové súbory:

PS 01 Boleráz - Smolenice, Úprava zabezpečovacieho zariadenia

PS 02 Boleráz - Smolenice, Úprava zariadení OZT – káblová technika

Stavebné objekty:

SO 01 Boleráz - Smolenice, Železničný zvršok

SO 02 Boleráz - Smolenice, Demontáž železničného zvršku

SO 03 Boleráz - Smolenice, Káblová chráničková trasa

SO 04 Boleráz - Smolenice, Železničný spodok

SO 05 Boleráz - Smolenice, Zast. Bíňovce – nástupište

SO 05.1 Boleráz - Smolenice, Prístrešok pre cestujúcich

SO 06 Boleráz - Smolenice, Priepust v km 15,448

SO 07 Boleráz - Smolenice, Priepust v km 16,518

SO 08 Boleráz - Smolenice, Priepust v km 17,788

SO 09 Boleráz - Smolenice, Priepust v km 19,262

SO 10 Boleráz - Smolenice, Odstránenie budovy zastávky Bíňovce

SO 11 Boleráz - Smolenice, Most v km 16,029

SO 12 Boleráz - Smolenice, Most v km 18,022

SO 13 Boleráz - Smolenice, Most v km 18,127

SO 14 Boleráz - Smolenice, Zast. Bíňovce osvetlenie nástupíšť

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

- SO 15 Boleráz - Smolenice, Zast. Bíňovce prípojka nn
- SO 16 Boleráz - Smolenice, Úprava trakčného vedenia
- SO 17 Boleráz - Smolenice, Ukoľajňovací plán
- SO 18 Boleráz - Smolenice, Úprava DOÚO
- SO 19 Boleráz - Smolenice, Ochrana káblov MK ST
- SO 21 Boleráz - Smolenice, Úprava komunikácie priecestia v km 15,457
- SO 22 Boleráz - Smolenice, Úprava komunikácie priecestia v km 19,260
- SO 23 Boleráz - Smolenice, Výrub drevín

Hlavná aktivita projektu 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 „Riadenie projektu“ a „Informovanie a komunikácia“.

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.

„**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 veľkoplošného (dočasného) pútača a stálej tabule ŽSR bude vyhlásené verejné obstarávanie a následne sa uzavrie zmluva s úspešným uchádzačom, pričom úspešný uchádzač spolu s dodávateľom diela zabezpečia počas realizácie aktivít projektu inštaláciu veľkoplošného (dočasného) pútača na mieste realizácie projektu a taktiež zabezpečia stálu tabuľu 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 ...).

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	Modernizácia železničného zvršku koľaje č. 1	žiadateľ	25 mesiacov 6 mesiacov doba výstavby zo Schvaľovaku
Podporné aktivity Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu OPII	žiadateľ	25 mesiacov
Podporné aktivity Riadenie projektu	Zabezpečenie riadenia projektu	žiadateľ	25 mesiacov

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 finančné prostriedky na hlavné aktivity	Celková suma	Uveďte plánované vecné vymedzenie
Aktivita 1 021 – Stavby Realizácia stavebných prác	11 960 576,00 €	Výdavky na realizáciu stavebných prác vychádzajú z projektovej dokumentácie pre stavebné povolenie a realizáciu stavby (DSPRS).

021 – Stavby Stavebný dozor	418 620,16 €	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.
930 – Rezerva na nepredvídané výdavky	1 196 057,60 €	Rezerva na nepredvídané výdavky bude slúžiť ako rezerva na prípadné zvýšenie cien stavebných prác 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.
Hlavné aktivity SPOLU	13 575 253,76 €	
Predpokladané finančné prostriedky na podporné aktivity 518 – Ostatné služby Informovanie a komunikácia	4 000,00 €	Veľkoplošný (dočasný) pútač a stála tabuľa na mieste realizácie projektu. Predpokladaná hodnota na veľkoplošný (dočasný) pútač a stálu tabuľu 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	13 579 253,76 €	

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?

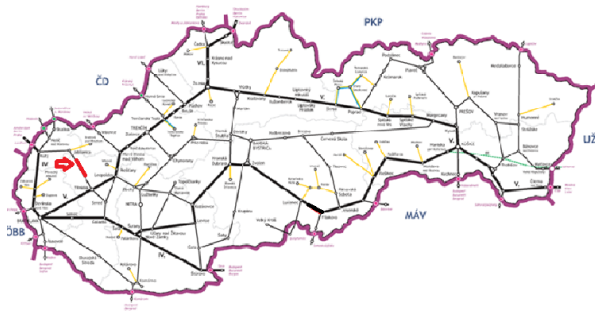
Nie

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)	Nie
Ak je štúdia uskutočniteľnosti dostupná na internete , uveďte jej názov a internetovú adresu, kde je štúdia zverejnená	Štúdia uskutočniteľnosti bude spracovaná. Jej ukončenie je plánované v termíne 01/2021.
V prípade, že štúdia uskutočniteľnosti nie je dostupná na internete, uveďte webové sídlo a termín, v ktorom predpokladáte jej zverejnenie (mesiac/rok) ¹³	Termín zverejnenia štúdie uskutočniteľnosti sa predpokladá v 02/2021 a dostupná bude na webovom sídle Železníc Slovenskej republiky.

Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.



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>)

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