



Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“):

Výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov v Žiline – realizácia – druhá fáza

Budúci žiadateľ²:

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o., Kvačalova 2, 011 40 Žilina (ďalej DPMŽ)

Poskytovateľ: Ministerstvo dopravy SR

Partner, ktorý sa bude zúčastňovať na implementácii aktivít NP (ak je to relevantné)

Obchodné meno/názov	-
Právna forma	-
Sídlo	-
IČO	-
Zdôvodnenie potreby partnera NP	-
Kritériá pre výber partnera ³	-
Má partner jedinečné postavenie na implementáciu týchto aktivít? Ak áno, na akom základe?	-

V prípade viacerých partnerov, doplňte údaje za každého partnera.

Sumárne informácie o národnom projekte

Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR)	29 007 673,58
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Žilinský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak je to relevantné)	- vyššie územné celky, mestá a obce - obyvatelia Slovenska
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity ⁴	nie

¹ Formulár zámeru NP predstavuje minimálny obsahový štandard, ktorý je poskytovateľ oprávnený dopĺňať a rozširovať na základe svojich potrieb.

Poskytovateľ je oprávnený predkladať na zasadnutie komisie pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027, ktoré sa uskutoční najneskôr do 30.6.2023 zámer NP na odlišnom formulári, v ktorom musia byť zohľadnené požiadavky, vyplývajúce zo zákona č. 121/2022 Z. z.

² Obchodné meno/názov (aj názov sekcie ak je to relevantné), sídlo

³ 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 o verejnom obstarávaní.

⁴ Zo zoznamu sa vyberie: "áno" v prípade, ak sa celý NP plánuje realizovať výhradne v lokalitách Atlasu rómskych komunít a súčasne bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity;

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko 2021 – 2027⁵

Cieľ politiky súdržnosti ⁶	2 Ekologickejšia, nízkouhlíková s prechodom na hospodárstvo s nulovým čistým obsahom uhlíka a odolná Európa vďaka presadzovaniu čistej a spravodlivej energetickej transformácie, zelených a modrých investícií, obehového hospodárstva, zmierňovania zmeny klímy
Priorita	2P3 Udržateľná mestská mobilita
Špecifický cieľ	RSO2.8 Podpora udržateľnej multimodálnejestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka
Opatrenie (ak je to relevantné)	2.8.1 Rozvoj verejnej dopravy
Súvisiace typy akcií ⁷	Vybudovanie a modernizácia technickej základne na správu vozidiel MHD

Zákonné požiadavky (§ 23 ods. 3 zákona č. 121/2022 Z. z.)

1. Dôvod určenia prijímateľa národného projektu⁸

Jednoznačne a stručne zdôvodnite výber prijímateľa NP ako jedinečnej osoby oprávnenej na realizáciu NP (napr. odkazom na Program Slovensko 2021 – 2027, 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.).

DPMŽ je správcaestskej dráhovej infraštruktúry a jediný prevádzkovateľ (poskytovateľ)estskej verejnej osobnej dopravy v meste Žilina.

Mesto Žilina si u DPMŽ objednáva výkon prepravných služieb súvisiacich s vykonávaním pravidelnejestskej autobusovej a trolejbusovej dopravy vo verejnom záujme na linkách, na ktoré má dopravca DPMŽ udelené dopravné licencie.

DPMŽ vlastní vozidlá MHD a vykonáva údržbu vozidlového parku MHD.

Vzhľadom na tieto skutočnosti je DPMŽ v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu v meste Žilina.

"čiasťočne" v prípade, ak sa projekt plánuje realizovať/aj realizovať (časť projektu) v lokalite Atlasu rómskych komúnit a súčasne bude financovaný z alokácie bez špecifického určenia pre marginalizované rómske komunity; "nie" v prípade, ak projekt sa neplánuje realizovať v lokalite Atlasu rómskych komúnit.

⁵ V prípade zámeru NP, ktorý sa plánuje financovať z viacerých cieľov politiky súdržnosti / priorit / špecifických cieľov / opatrení sa vyberú zo zoznamu viaceré položky.

⁶ V prípade Fondu na spravodlivú transformáciu sa vyberie "-"

⁷ V súlade s informačným monitorovacím systémom

⁸ V prípade, ak ide o prijímateľa, ktorý nie je určený v Programe Slovensko 2021 – 2027, alebo ktorého kompetencie nevyplývajú z osobitných predpisov podľa zákona č. 121/2022 Z. z., príslušná komisia pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 schválením zámeru NP schvaľuje aj prijímateľa NP. V opačnom prípade sa prijímateľ NP neposudzuje.



2. Odôvodnenie využitia národného projektu

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

Nutnosť realizovať NP je z týchto dôvodov:

- Vozový park DPMŽ je kompletne obnovený,
- Výstavba areálu údržbovej základne sa uskutočnila pred 25 rokmi (morálne a fyzické zastaranie),
- Údržbová základňa v súčasnosti už neposkytuje adekvátne technické a kapacitné podmienky pre údržbu a opravy moderných vozidiel,
- Absentuje hala opráv vozidiel,
- Súčasný výkon údržby predstavuje len udržiavanie prevádzkyschopného stavu vozidiel a to iba vo vybraných parametroch,
- Technické zázemie nevyhovuje nárokom na údržbu a opravy 100% nízkopodlažných vozidiel.

Podrobnejšie informácie k nutnosti realizovať NP sú uvedené nižšie vo formulári, v časti Popis národného projektu

5. Východiskový stav

c. Popíšte problémové a prioritné oblasti, ktoré rieši zámer NP.

Tento projektový zámer predstavuje 2. fázu projektu, pričom 1. fáza je predmetom NP spolufinancovaného prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (OPII) a preto je nevyhnutné plynulo nadviazať na 1. fázu a zabezpečiť dofinancovanie projektu ako celku prostredníctvom PSK.

Využitie výstupov projektu

Modernizáciou a dostavbou údržbovej základne Kvačalova budú zabezpečené všetky opatrenia potrebné na technickú údržbu, ako aj hygienickú údržbu vozidlového parku MHD a to pre kapacitu súčasnú, ako aj výhľadového počtu vozidiel do budúcnosti. Realizáciou projektu sa vytvoria vhodné technické a technologické podmienky pre údržbu a opravy nových nízkopodlažných vozidiel s cieľom zabezpečenia ich plnej prevádzkyschopnosti.

3. Odôvodnenie vylúčenia výberu projektu prostredníctvom výzvy (prostredníctvom „súťažného postupu“)

Zdôvodnite, prečo je vhodnejšie realizovať NP ako vyhlásiť výzvu (napr. porovnanie s realizáciou prostredníctvom projektu realizovaného na základe výzvy vzhľadom na efektívnejší spôsob naplňovania cieľov Programu Slovensko 2021 – 2027, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov, efektívnosť služby poskytovanej cieľovej skupine, zabezpečenie štandardov kvality a pod.).

Predkladaný zámer Národného projektu nie je vhodný na realizáciu prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP a to z dôvodov, že Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o.

- je jediným poskytovateľom MHD na území mesta Žilina,
- vlastní vozidlá MHD,
- vykonáva údržbu vozidlového parku MHD,



Na základe vyššie uvedeného je DPMŽ relevantný k investíciám, ktoré sa týkajú verejnej osobnej dopravy v Žiline a vo vzťahu k aktivitám projektu je DPMŽ jediným možným oprávneným prijímateľom projektu. 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 výzvu na predloženie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku.

4. Odôvodnenie rozhodnutia nezapojiť partnerov do implementácie aktivít

Ak nezapojíte do implementácie aktivít NP niektorého z partnerov podľa článku 8 nariadenia o spoločných ustanoveniach⁹, zdôvodnite ich nezapojenie. V prípade, ak žiadateľ spolupracoval s partnermi už pri príprave zámeru NP aj s partnermi, uvedie informáciu o ich zapojení v tejto časti.

Konkrétne ide o:

- *regionálne, miestne, mestské a ostatné orgány verejnej správy;*
- *hospodárskych a sociálnych partnerov;*
- *občiansku spoločnosť;*
- *výskumné organizácie a univerzity.*

Do národného projektu neboli zapojení partneri.

Národný projekt „Výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov v Žiline – realizácia“ (1. fáza, ako aj 2. fáza, ktorá je predmetom predkladaného zámeru národného projektu) je na pravidelnej báze komunikovaný a konzultovaný s Mestom Žilina. Úzke prepojenie s Mestom Žilina vyplýva aj zo skutočnosti, že projekt „Projektová príprava - Výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov v Žiline“ v zmysle Vyzvania OPII-90-3.1-MZA-TROLEJPD2P realizuje Mesto Žilina, a do tohto projektu je po vecnej a odbornej stránke výrazne zapojený DPMŽ ako prevádzkovateľ MHD.

Z uvedeného dôvodu nebol dôvod na ďalšie zapojenie Mesta Žilina ako partnera do projektu realizácie – 2. fázy.

Ostatní vyššie uvedení partneri nie sú relevantní k predmetu predkladaného zámeru NP.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

- a. Uvedte východiskové dokumenty na regionálnej, národnej a európskej úrovni, ktoré priamo súvisia s realizáciou NP:
- Územný generel dopravy mesta Žilina s Plánom udržateľnej mobility mesta Žilina, 2016
 - Plán dopravnej obslužnosti hromadnou osobnou dopravou mesta Žilina, 2016
 - Strategický plán rozvoja mesta do roku 2025
 - Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
 - Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020
 - Program Slovensko 2021 – 2027

⁹ Nariadenie (EÚ) 2021/1060



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

Zámer NP nadväzuje na:

- Plán udržateľnej mobility mesta Žilina s regionálnym dopravným modelom - potvrdzujú potenciál verejnej hromadnej dopravy v území mesta a kraja ako súčasť IDS (integrovaného dopravného systému) a podmieňujú jeho funkčnosť vysoko-konkurencieschopným stavom verejného dopravného systému s hlavnými časťami: modernizované a dobudované trolejbusové trate, modernizovaná a dobudovaná údržbová základňa a modernizované dopravné prostriedky.
- Projekčný zámer na modernizáciu a rekonštrukciu trakčného vedenia, meniarňí a vozovne DPMŽ - identifikuje slabé miesta súčasnej infraštruktúry a údržbovej základne.
- Štúdia realizovateľnosti s Technicko-ekonomickou štúdiou určujú sledovaný prevádzkový model verejnej dopravy a Vozovne Kvačalova.

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

Prevádzka MHD je na území mesta Žilina s rozlohou 80 km² zabezpečovaná na 8 trolejbusových a 11 autobusových linkách. Trolejbusová doprava je nosná, objem prepravených cestujúcich trolejbusmi je na úrovni cca 70% z celkového počtu prepravených cestujúcich.

Vozový park DPMŽ prešiel komplexnou obnovou prostredníctvom projektov spolufinancovaných z fondov EÚ, jedná sa o obstaranie celkom 29 nových trolejbusov a 32 autobusov, ktoré nahradili najstaršie nevyhovujúce vozidlá. Súčasne v prevádzke zostala časť starších vozidiel v dobrom technicko-prevádzkovom stave. Vozový park je teda pomerne rozsiahly a vyžaduje kvalitnú a modernú údržbovú základňu, aby bolo možné udržiavať vozidlá v dobrom stave.

Pre prevádzku a údržbu trolejbusov je využívaný areál na ul. Kvačalova. Výstavba areálu údržbovej základne sa uskutočnila pred 25 rokmi. Nachádzajú sa tu potrebné zázemia pre zabezpečenie údržby vozidiel MHD. Počas výstavby údržbovej základne nebola vybudovaná hala opráv vozidiel.

V počiatočných rokoch prevádzky s nižším počtom vozidiel bola situácia zvládnuteľná. So zvyšovaním počtu vozidiel sa situácia zhoršovala. Po komplexnej obnove vozidiel, ktoré majú výrazne komplikovanejšie technické a elektronické vybavenie, je údržba v kritickom režime. Veľký objem úkonov údržby je potrebné vykonávať dodávateľským spôsobom. Ročný počet takýchto úkonov je približne 150. Údržbársky úkon obsahuje stiahnutie vozidla z prevádzky, prípravu na prevoz, prevoz do iného strediska, samotný úkon údržby a dopravu späť. Takýto spôsob nie je dlhodobou udržateľný a prevádzkovo riešiteľný.

Vykonávanie údržby bez modernizácie údržbovej základne predstavuje udržiavanie prevádzkyschopného stavu vozidiel iba vo vybraných parametroch (brzdná sústava, pohon a pod.) bez kompletnej starostlivosti. Následkom bude postupná degradácia užívateľských aj technických parametrov vozidiel so znížením ich životnosti a zvyšovaním jednorazových výdavkov na dodávateľské služby.

Zmodernizovaný vozidlový park vyžaduje kvalitnú a modernú údržbovú základňu, aby bolo možné udržiavať vozidlá v dobrom stave. Súčasný technický zázemie trolejbusovej vozovne Kvačalova nepostačuje - nevyhovuje nárokom na údržbu a opravy 100 % nízkopodlažných vozidiel a to hlavne kvôli zdvíhaniu vozidiel, prác na streche vozidiel, výrazne vyššiemu podielu



elektronických zariadení v nových vozidlách, súčasne absentujú kapacity na vykonávanie strednej a ťažkej údržby vozidiel. Preto je nevyhnutné údržbovú základňu – depo kompletne zmodernizovať.

Cieľom realizácie investičného projektu modernizácie údržbovej základne je vytvoriť vhodné technické podmienky pre údržbu a opravy nových nízkopodlažných vozidiel pre zabezpečenie ich plnej prevádzkyschopnosti. Modernizovaná údržbová základňa bude aj naďalej slúžiť na vykonávanie údržby a opráv v súčasnosti prevádzkovaného vozového parku.

Hlavným cieľom výstavby a modernizácie technickej základne je podporiť rast výkonov MHD prostredníctvom zvýšeného dopytu spokojných zákazníkov po kvalitnej preprave v modernizovaných dopravných prostriedkoch.

Na realizáciu Národného projektu „Výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov v Žiline – realizácia – prvá fáza“ bola podaná samostatná Žiadosť o poskytnutie NFP v rámci OP Integrovaná infraštruktúra 2014-2020, v ktorej bol projekt rozdelený na fázy už pri podaní ŽoNFP. V súčasnosti je na realizáciu prvej fázy projektu už účinná Zmluva o poskytnutí NFP č. Z311031DKJ2, v zmysle ktorej sa zrealizujú dva stavebné objekty v rámci modernizácie údržbovej základne, ktoré výlučne súvisia s dráhovou dopravou. Túto situáciu považujeme za dočasný stav, ktorý ani zďaleka súčasnú situáciu údržbovej základne nevyrieši.

Preto je nevyhnutné plynulo nadviazať druhou fázou projektu, ktorou by sa dokončila kompletná modernizácia údržbovej základne Kvačalova a zabezpečili by sa finančné zdroje na dofinancovanie finančne náročnej investície.

Z časového hľadiska sa obidve fázy projektu začnú v rovnakom čase, a to z dôvodu, že pre sfunkčnenie objektov prvej fázy je potrebné realizovať aj prislúchajúce inžinierske siete a ďalšie nadväzujúce časti stavby, ktoré bude zhotoviteľ realizovať podľa podrobného plánu organizácie výstavby.

- d. Uvedte, na ktoré z ukončených a prebiehajúcich národných projektov¹⁰ zámer NP priamo nadväzuje, v čom je navrhovaný NP od nich odlišný a ako sú v ňom zohľadnené výsledky/dopady predchádzajúcich NP (ak je to relevantné):

Zámer NP nadväzuje jednak na národné projekty OPII, ako aj na dopytovo-orientované projekty spolufinancované prostredníctvom IROP.

Národné projekty (OPII):

- Nízkopodlažné a energeticky úsporné trolejbusy a trolejbusy s pomocným pohonom pre Žilinu (obstaranie celkom 15 ks trolejbusov, z toho 12 ks kĺbových a 3 ks sólo trolejbusov) – ukončený projekt, prijímateľ NFP DPMŽ,
- Nízkopodlažné a energeticky úsporné trolejbusy a trolejbusy s pomocným pohonom pre Žilinu – opcia (obstaranie celkom 12 ks trolejbusov, z toho 6 ks kĺbových a 6 ks sólo trolejbusov) – ukončený projekt, prijímateľ NFP DPMŽ,
- Nízkopodlažné a energeticky úsporné trolejbusy a trolejbusy s pomocným pohonom pre Žilinu – 2. časť (obstaranie celkom 2 ks trolejbusov s pomocným pohonom) – ukončený projekt, prijímateľ NFP DPMŽ,
- Štúdiá realizovateľnosti – Výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov, modernizácia infraštruktúry trolejbusovej dráhy a meniarňí, výstavba nových trolejbusových tratí a obrátisk v Žiline – ukončený projekt, prijímateľ NFP DPMŽ,

¹⁰ V prípade, ak je to relevantné, uvedte aj ukončené národné projekty z programového obdobia 2014 – 2020.



- Projektová príprava – Výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov v Žiline – projekt pred ukončením, prijímateľ NFP Mesto Žilina,
- Projektová príprava - Modernizácia infraštruktúry trolejbusovej dráhy a meniarí, výstavba nových trolejbusových tratí a obrátisk v Žiline – prebiehajúci projekt, prijímateľ NFP Mesto Žilina.

Dopytovo-orientované projekty (IROP):

- Modernizácia vozidlového parku nákupom autobusov MHD v Žiline (obstaranie celkom 32 ks autobusov, z toho 16 ks hybridných, 14 ks dieselových a 2 ks elektrobusov) – ukončený projekt, prijímateľ NFP DPMŽ

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

Administratívna kapacita

Pre riadenie a administráciu projektu je vytvorený projektový tím (PT), ktorého členovia budú využívať svoje skúsenosti a schopnosti pri koordinovaní projektu za účelom dosiahnutia plánovaných výsledkov a dopadov. Všetci členovia PT boli starostlivo vybraní, s prihliadnutím na ich skúsenosti a odborné predpoklady relevantné pre projekt. Majú viacročné skúsenosti v odbore, manažérske zručnosti, zodpovedajúce vzdelanie a odbornú spôsobilosť potrebnú na vykonávanie pozície v PT.

Členmi PT budú interní zamestnanci žiadateľa a členovia z externého prostredia. Kombináciou osôb z interného a externého prostredia vytvoríme optimálne zloženie tímu, ktorý bude okrem kvality disponovať vnútorným a vonkajším pohľadom na proces implementácie projektu.

Každý člen PT bude mať v projekte vymedzený určitý rozsah činností a bude zodpovedný za tie činnosti, podľa ktorých je špecifikovaná jeho pracovná náplň. Interný PT bude koordinovať a viesť projektový manažér so 16 ročnou praxou v oblasti riadenia projektov. Ostatní členovia PT nadobudli osobné skúsenosti s prípravou a realizáciou národných projektov ako aj dopytovo-orientovaných projektov počas uplynulých piatich rokov. DPMŽ súčasne využíva služby špecialistu pre koordináciu projektov OPII / PSK.

Členovia PT sú zapojení vo všetkých fázach projektu, od jeho prípravy cez realizáciu až po ukončenie obdobia udržateľnosti projektu. PT bude dohliadať na správnu implementáciu a plnenie zmluvných podmienok počas pravidelných kontrolných dní.

DPMŽ v oblasti verejnej osobnej dopravy úspešne zrealizoval 6 projektov spolufinancovaných zo zdrojov EÚ, ktoré sú v súčasnosti v období udržateľnosti a aktívne participuje z hľadiska vecnej príslušnosti na 2 projektoch EÚ v realizácii Mesta Žilina.

Finančná kapacita

Prijímateľ národného projektu má dostatočné finančné kapacity pre realizáciu projektu a to jednotlivo resp. kombináciou nasledovných:

- vlastné zdroje z podnikateľskej činnosti resp.
- výnosy DPMŽ ako prevádzkovateľa dopravy resp.
- príspevok mesta Žilina ako zriaďovateľa DPMŽ, v súlade so Zmluvou o službách vo verejnom záujme vo forme kapitálovej dotácie,
- úver komerčnej banky,
- financovanie projektu garantované uzneseniami Mestského zastupiteľstva v Žiline a Zmluvou o zabezpečení činností súvisiacich s vlastníctvom majetku uzatvorenou medzi Mestom Žilina ako vlastníkom majetku a DPMŽ, kde sa vlastník majetku zaväzuje



zabezpečiť finančné prostriedky na spolufinancovanie a úhradu prípadných neoprávnených výdavkov zo Zmluvy o poskytnutí NFP z rozpočtu mesta Žilina.

Prevádzková kapacita

Prijímateľ národného projektu disponuje dostatočným materiálo-technickým zabezpečením pre realizáciu projektu (vlastné kancelárske priestory, dostatočné informačno – komunikačné technológie a materiálo – technické prostriedky potrebné k riadeniu a realizácii projektu).

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy/výsledky projektu s konkrétnym prínosom vo vzťahu k plneniu strategických dokumentov, k socio-ekonomickému rozvoju oblasti pokrytej Programom Slovensko 2021 – 2027, k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej priority/špecifického cieľa/opatrenia (ak je to relevantné).

Cieľom NP je dobudovať a zmodernizovať údržbovú základňu trolejbusov v Žiline, vytvoriť vhodné technické podmienky pre údržbu a opravy vozidiel MHD pre zabezpečenie ich plnej prevádzkyschopnosti a tým podporiť rast výkonov MHD a prispieť k zvýšeniu atraktivity VOD v meste Žilina.

Očakávané výstupy / výsledky projektu

Realizáciou projektu sa dosiahne:

- skvalitnenie údržby a opráv prispôsobených moderným typom trolejbusov a autobusov,
- zníženie času údržby a opráv vozidiel MHD (niektoré údržbárske a servisné úkony sú v súčasnosti vykonávané na externých pracoviskách),
- skvalitnenie pracovných podmienok servisných pracovníkov,
- úspora energií na vykurovanie dielne a tiež pohonných hmôt z vynútených servisných presunov trolejbusov,
- predĺženie životnosti vozidiel MHD v dôsledku kvalitnejšej údržby a opráv a taktiež zastarenia odstavnéj parkovacej plochy,
- zvýšenie prevádzkyschopnosti a skvalitnenie manipulácie s trolejbusmi v nepriaznivom počasí,
- odbúranie nákladov na údržbu parkovacej plochy v zimnom období,
- umožnenie vykonávania niektorých servisných úkonov priamo na parkovisku (vynútené nabíjanie akumulátorov, vynútené vykonávanie drobných servisných úkonov vyžadujúcich ručné elektrické náradie a pod.),
- ochrana odstavených vozidiel pred živelnými pohromami,
- znížená poruchovosť umývacej linky,
- zvýšenie externej čistoty vozidiel MHD a s tým súvisiace skvalitnenie kultúry cestovania,
- zvýšenie životnosti podvozkovej časti vozidiel MHD (pravidelným umývaním podvozkovej časti dochádza k pravidelnému odstraňovaniu agresívnych nánosov spôsobujúcich koróziu),
- skrátenie doby prípravy na nanášanie ochranných náterov na podvozky trolejbusov,
- ochrana životného prostredia (čistička odpadových vôd).



Prínos k socio-ekonomickému rozvoju

Predkladaný projekt je zameraný na rozvoj dopravnej infraštruktúry - na modernizáciu údržbovej základne trolejbusov v Žiline a jej dostavbu, ktorá prispeje k trvalo udržateľnej mobilite obyvateľov mesta Žiliny, k hospodárskemu rastu, ktorý úzko súvisí s dopravou a kvalitou dopravnej siete, k deľbe prepravnej práce v prospech MHD, k menšej produkcii emisií skleníkových plynov, k časovým úsporám dosiahnutým vplyvom kratších cestovných časov, zníženej miere nehodovosti a k ďalším benefitom pre spoločnosť aj obyvateľov mesta Žilina.

Prínos k dosiahnutiu cieľov a výsledkov príslušnej priority/špecifického cieľa/opatrenia

Realizáciou projektu sa prispeje k plneniu cieľov a očakávaných výsledkov opatrenia 2.8.1 Rozvoj verejnej dopravy v rámci špecifického cieľa RSO2.8 Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka Programu Slovensko 2021 – 2027.

7. Ciele národného projektu a ich meranie

V tabuľke nižšie uvedte merateľné ukazovatele projektu. Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹¹.

Cieľ národného projektu	Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód a názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹²
Vytvoriť vhodné technické podmienky pre údržbu a opravy vozidiel MHD pre zabezpečenie ich plnej prevádzkyschopnosti a tým podporiť rast výkonov MHD a prispieť k zvýšeniu atraktivity VOD v meste Žilina.	výstup	PSKPSOI20 Počet vybudovaných a modernizovaných technických základní na opravu a údržbu vozového parku verejnej osobnej dopravy	počet	1

¹¹ 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.

¹² 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.



V prípade viacerých cieľov projektu / aktivít / merateľných ukazovateľov projektu, doplňte údaje za každý cieľ / aktivitu / merateľný ukazovateľ projektu osobitne.

Pozn.: Projektový merateľný ukazovateľ výsledku bude zadefinovaný v rámci procesu prípravy príslušnej výzvy v súlade s dokumentom "Postup prípravy merateľných ukazovateľov a iných údajov pre návrh výzvy a zámer národného projektu" a následne bude tento MU využitý žiadateľom pri vypracovaní ŽoNFP. Alternatívne žiadateľ namiesto zadefinovania MU výsledku v súlade s časťou 2.2 Vzoru zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku uvedie slovný popis cieľa projektu, ktorý sa má realizáciou projektu dosiahnuť.

Uvedte zoznam iných údajov projektu (ak je to relevantné).

Kód a názov iného údajja	Merná jednotka iného údajja
-	-

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

Cieľová skupina / užívateľia NP	Počet ¹³	Prínos
vyššie územné celky, mestá a obce, obyvatelia Slovenska	<p>Nie je možné presne uviesť početnosť cieľovej skupiny.</p> <p>Napr.</p> <ul style="list-style-type: none"> - v roku 2022 bolo MHD prepravených 21 022 tis. osôb, - v roku 2021 bolo MHD prepravených 16 516 tis. osôb, - v roku 2020 bolo MHD prepravených 7 786 tis. osôb (pokles cestujúcich spôsobený COVID - situáciou), - v roku 2019 bolo MHD prepravených 12 241 tis. osôb 	<ul style="list-style-type: none"> - zlepšenie kvality údržby vozidiel MHD, - zníženie poruchovosti vozidiel a tým eliminácia výpadkov spojov vplyvom zlepšenej údržby, - úspora času na údržbu a opravy vozidiel MHD, - predĺženie životnosti vozidiel dráhovej MHD v dôsledku zastrešenia odstavných parkovacej plochy a kvalitnejšej údržby a opráv, - skvalitnenie manipulácie s trolejbusmi v nepriaznivom počasí, - úspora nákladov na údržbu parkovacej plochy trolejbusov v zimnom období, - zvýšenie externej čistoty vozidiel MHD, - zvýšenie kvality a komfortu cestovania.

V prípade viacerých cieľových skupín / užívateľov NP, doplňte prínos pre každú z nich.

¹³ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uvedte do tejto časti zdôvodnenie.



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 ¹⁴
Hlavná aktivita 1 - Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku MHD	Vytvorenie vhodných technických podmienok pre údržbu a opravy vozidiel MHD pre zabezpečenie ich plnej prevádzkyschopnosti	žiadateľ	počas celého projektu
Podporná aktivita – Informovanie a komunikácia	Zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu	žiadateľ	počas celého projektu
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	počas celého projektu

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

- b. Uveďte detailnejší popis aktivít.

Okrem detailnejšieho popisu aktivít 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.

Detailnejší popis hlavnej aktivity

Hlavnou aktivitou národného projektu bude Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku MHD, v Žiline na Kvačalovej ulici.

Plánuje sa časť objektov súčasnej základne na opravy a údržbu trolejbusov (Vozovňa Kvačalova) rekonštruovať, časť prebudovať stavebne aj technologicky, pribudnú aj úplne nové objekty. Riešenie sa navrhuje komplexné, jedná sa o budovy, spevnené plochy a komunikácie, odstavné plochy, kanalizáciu, vzduchotechniku a ďalšie.

Charakter stavby predpokladá členenie na stavebné objekty a prevádzkové objekty. Uvádzame zjednodušený popis k objektom.

¹⁴ Údaj uveďte v mesiacoch, počítaných od začiatku realizácie projektu (napr. 3 – 24), alebo informáciou o realizácii aktivity počas celého projektu, aby bolo zrejmá časová nadväznosť aktivít (ak je to relevantné).



UMYVÁREŇ

Budova „Umyváreň“ v súčasnosti obsahuje 2 obslužné linky a technologické zázemie:

- Linka „U1“ – s funkciou Umývač,
- Linka „U2“ – slúži na umývanie a konzerváciu podvozkov.

Budova Umyváreň bude komplexne rekonštruovaná a bude mať tieto funkcie a obslužné linky:

- 1U – Automatický stabilný umývač
- 2U – Umývanie a konzervovanie podvozkov a sušiareň
- 3U – Interiérové čistenie
- Zázemie – Čistiareň odpadových vôd (ČOV), kompresorovňa.

HALA ĽAHKEJ ÚDRŽBY (PÔVODNE OŠETROVŇA)

Budova Ošetrovňa bude prebudovaná stavebne aj technologicky na Halu ľahkej údržby a bude mať funkcie a obslužné linky:

- 1A – Denné kontroly s dvoma prehliadkovými kanálmi
- 2A – Kontrolné prehliadky s dvoma prehliadkovými kanálmi a jednou dvojicou stĺpových zdvihákov
- 3A – Servisné prehliadky s jedným kanálom a jednou sadou zdvihákov zapustených v podlahe
- Zázemie – dielne

HALA TROLEJBUSOV

Hala trolejbusov predstavuje novostavbu, ktorá bude postavená z moderných, kvalitných a funkčných materiálov. Jej vonkajší vzhľad bude prevažne industriálny, podriadený funkcii haly. Objekt bude mať členitý pôdorysný tvar so základnými vonkajšími rozmermi 97,69m x 44,85m. Z hľadiska objemovo-tvarového riešenia je hala výškovo členená na 4 úrovne. Najvyššia úroveň atiky bude vo výške +12,500 m nad úrovňou podlahy 1.NP, ktorá odpovedá úrovni príslušného upraveného terénu, ďalšie úrovne atiky sú +10,000m, +8,500 a +5,600.

POMOCNÉ PREVÁDZKY

Rekonštrukcia existujúceho objektu, ktorý je v súčasnosti sídlom pomocných prevádzok, ktoré zabezpečujú chod vozovne a údržbu tratí a zariadení. Objekt sa funkčne delí na skladové, dielenské a sociálne priestory.

Budova Pomocné prevádzky bude kompletne rekonštruovaná a ostane jej súčasná funkcia:

- samotné pomocné prevádzky,
- garáže pre pomocné dopravné zariadenia,
- trafostanica.

STANICA PHM

Stanica pohonných hmôt sa skladá z kontajnerových modulov, ktoré budú dodávkou technológie. Stanica je členitého pôdorysu v tvare kríža s maximálnymi rozmermi 17,150 x 7,450m. Konštrukcia stanice PHM pozostáva z kontajnerových modulov a to modul výdaja PHM, strešný modul, modul diesel, modul adblue, výdajného stojana obojstranného dvojproduktového na naftu a adblue. Havarijná nádrž je pozemná dvojplášťová o objeme 8 m³.



ADMINISTRATÍVNA BUDOVA DPMŽ (PÔVODNE SOCIÁLNO-PREVÁDZKOVÁ BUDOVA)

Objekt je sídlom prevádzky vozovne. Celková obnova tohto objektu nie je predmetom projektovej dokumentácie realizácie stavby. Pôvodne boli všetky objekty v areáli depa DPMŽ vykurované z centrálného zdroja tepla. V tomto projekte je požadované vytvorenie lokálnych kotolní pre jednotlivé objekty priamo v objektoch, preto bude nevyhnutné aj do objektu administratívnej budovy doplniť nový zdroj tepla a to plynový kotol. Tento bude umiestnený na 1.NP.

V tomto objekte sa nachádza aj miestnosť dispečingu, ktorá bude v rámci projektu zmodernizovaná.

SKLAD ODPADOV

Dokumentácia rieši objekt Sklad odpadov ako jednopodlažný nepodpivničený objekt, v ktorom sú priestory na uskladnenie rôznych druhov odpadu – nebezpečný odpad, šrot, ostatné. V projekte je k pôvodnému objektu doplnená miestnosť areálovej NN rozvodne.

SKLAD PNEUMATÍK

Dokumentácia rieši objekt Sklad pneumatík ako jednopodlažný nepodpivničený objekt, v ktorom sú priestory na uskladnenie pneumatík.

SKLAD FARIEB

Dokumentácia rieši objekt Sklad farieb ako jednopodlažný nepodpivničený objekt, v ktorom sú priestory na uskladnenie rôznych druhov látok – farby, prevádzkové látky, náterové látky a prázdne obaly.

Rekonštrukcia existujúceho objektu bude pozostávať z výmeny obvodového plášťa, zosilnenia niektorých stĺpov nosnej konštrukcie, ochrany nosnej konštrukcie pred účinkami požiaru a vybudovaním novej železobetónovej steny.

PRESTREŠENIE ODSTAVNEJ PLOCHY PRE TROLEJBUSY – JE PREDMETOM 1. FÁZY PROJEKTU

Nový objekt je navrhnutý prevažne na jestvujúcej voľnej zatravnenej ploche, v nadväznosti na jestvujúcu odstavňu plochu. Pri jej návrhu bol zohľadnený výhľadový počet parciálnych trolejbusov a elektrobusev s možnosťou dodatočného zastrešenia a zatrolejovania.

Navrhnutých je 49 parkovacích miest, ktoré budú prestrešené. Dĺžka parkovacích stojísk je navrhnutá s ohľadom na polotesné radenie (trolejbusy môžu odchádzať nezávisle na poradí, v akom sú odstavené): 18 m pre sólo trolejbusy a 24 m pre kĺbové trolejbusy. Šírka stojiska je navrhnutá 3,85 m s ohľadom na podpery konštrukcie zastrešenia, ktoré budú umiestnené medzi dvoma susednými stojiskami. Šírka komunikácií medzi pozdĺžnymi stojiskami je navrhnutá 4,5m.

Parkovacie miesta budú vyznačené vodorovným dopravným značením. Nové aj rekonštruované plochy a komunikácie sú navrhnuté s cementobetónovým krytom.

SPEVNENÉ PLOCHY A KOMUNIKÁCIE

Je navrhnutých 32+8 parkovacích miest pre autobusy. Radenie je navrhnuté v radoch šikmo. Šírka radu stojísk je 9,30 m, šírka komunikácie medzi stojiskami je min. 6 m. Šírka stojiska je 3,50 m a dĺžka je 12 m. Ďalej sú navrhnuté pozdĺžne státia pre autobusy. Rozmery



pre sólo autobusy sú 3,50 x 18 m a pre kĺbové autobusy 3,50 x 24 m. Rozmery komunikácie sú 4,00 – 8,00 m. Rozmery spevnenej plochy sú 3,80 x 19,20 m.

ODSTAVNÉ PLOCHY PRE TROLEJBUSY – JE PREDMETOM 1. FÁZY PROJEKTU

Vybudovanie novej odstavnej plochy pre trolejbusy. Navrhnutých je 49 parkovacích miest, ktoré budú prestrešené. Dĺžka parkovacích stojísk je navrhnutá s ohľadom na polotesné radenie (trolejbusy môžu odchádzať nezávisle na poradí, v akom sú odstavené): 18 m pre sólo trolejbusy a 24 m pre kĺbové trolejbusy. Šírka stojiska je navrhnutá 4 m s ohľadom na podpery konštrukcie zastrešenia, ktoré budú umiestnené medzi dvoma susednými stojiskami. Šírka komunikácií medzi pozdĺžnymi stojiskami je navrhnutá 4,5 m.

SPEVNENÁ PLOCHA PRE TRAKČNÚ MENIAREŇ

Vybudovanie spevnenej plochy s rozmermi 3,65 x 18,90m. Pozn. trakčná meniareň nie je predmetom tohto projektu.

OPLOTENIE

Existujúce oplotenie areálu je z časti tvorené betónovými dielcami a v časti oceľovým pletivom. V niektorých úsekoch je pletivové oplotenie v zlom technickom stave, preto bude nahradené novým oplotením v celkovej dĺžke cca. 1026m. Oplotenie je navrhnuté z oceľových stĺpikov, výška oplotenia bude 2m od upraveného terénu. Je potrebné uvažovať s osadením zavetrovacích vzpier priemeru 38mm na lomoch a po každých 25m oplotenia. Na stĺpiky bude natiahnuté pozinkované drôtené pletivo s poplastovaním v tvare štvorca.

SADOVNÍCKE ÚPRAVY

Výsadby stromov, krov a trávnik v areáli základne trolejbusov v Žiline. Navrhovaná výsadba plní estetickú, hygienickú a izolačnú funkciu. Samotný návrh vegetácie vychádza z kapacít a obmedzení v danom území (trolejové vedenie, spevnenej plochy a komunikácie). Pre riešené územie bol spracovaný podrobný Dendrologický prieskum. Realizovaná bude náhradná výsadba, dažďová záhrada, extenzívna zelená strecha.

Ďalej budú v rámci stavebnej časti realizované tieto objekty:

VNÚTROAREÁLOVÝ ROZVOD PITNEJ VODY

VNÚTROAREÁLOVÝ ROZVOD ÚŽITKOVEJ VODY

NÁDRŽ NA POŽIARNU VODU

SPLAŠKOVÁ KANALIZÁCIA

DAŽĎOVÁ KANALIZÁCIA ZO STRIECH

DAŽĎOVÁ KANALIZÁCIA ZO SPEVNENÝCH PLÔCH A KOMUNIKÁCIÍ

RETENČNÁ NÁDRŽ

PRIEMYSELNÁ KANALIZÁCIA

MODERNIZÁCIA VEDENIA VN DO VOZOVNE

NAPÁJANIE NABÍJACÍCH STANOVÍSK ELEKTROBUSOV

ROZVODY NN AREÁLU VOZOVNE

VONKAJŠIE OSVETLENIE AREÁLU VOZOVNE

ROZVODY SLP

PRIPOJOVACÍ PLYNOVOD



ROZVODY STL PLYNOVODU TRAKČNÉ VEDENIE

Predpokladá sa, že jednotlivé časti stavby budú uvádzané do predčasného užívania a to z dôvodu nutnosti zabezpečenia chodu prevádzky depa počas celej doby výstavby.

Podporné aktivity

Riadenie projektu, publicita a informovanosť budú realizované vlastnými kapacitami prijímateľa. Výdavky na podporné aktivity nie sú súčasťou rozpočtu projektu a budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.

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.

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), RO/SO predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

10. Predpokladaný časový rámec

Dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	01/2024
Plánovaný štvrťrok podpísania zmluvy o NFP s prijímateľom (ak je to relevantné)	2. štvrťrok 2024
Plánovaný štvrťrok spustenia realizácie NP	4. štvrťrok 2023 (2.fáza projektu začína spolu s 1. fázou projektu v 12/2023)
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	26 mesiacov

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.

11. Finančný rámec

Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Celkové oprávnené výdavky NP (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁵	menej rozvinutý región	29 007 673,58

¹⁵ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



Zdroj EÚ (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁶	menej rozvinutý región	24 656 522,54
Vlastné zdroje prijímateľa ¹⁷ (v EUR) podľa kategórie regiónu ¹⁸	menej rozvinutý región	1 450 383,68

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 oprávnenosti výdavkov v platnom znení. V prípade infraštruktúrnych projektov, ako aj projektov súvisiacich s obnovou mobilných prostriedkov, sa do ukončenia verejného obstarávania uvádzajú položky rozpočtu len do úrovne aktivít.

Uveďte, či bude v národnom projekte využité zjednodušené vykazovanie výdavkov a ak áno, ktorá forma. V prípade využitia paušálnej sadzby ktorej výška je stanovená v nariadení sa spôsob stanovenia sadzby nepožaduje.

Indikatívna výška finančných prostriedkov určených na realizáciu národného projektu a ich výstižné zdôvodnenie

Predpokladané finančné prostriedky na aktivitu NP	Celkové oprávnené výdavky (v EUR)	Plánované vecné vymedzenie
Hlavné aktivity		
Aktivita 1	Vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozidlového parku MHD	

¹⁶ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

¹⁷ 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

¹⁸ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



skupina výdavkov 021 - Stavby Realizácia stavby	25 721 234,72	Náklady na stavebnú časť stavby (stavebné objekty vrátane ich technického vybavenia). Rekonštrukcia a modernizácia objektov stavby. Zariadenie staveniska. Rozpočet projektového zámeru na <u>realizáciu stavby (021)</u> je stanovený na základe uskutočneného verejného obstarávania a platnej Zmluvy o dielo s víťazným uchádzačom.
skupina výdavkov 022 - Samostatné hnutelné veci a súbory hnutelných vecí Technológie	714 315,39	Náklady na technologickú časť stavby (prevádzkové súbory, stroje, zariadenia). Výška výdavkov bola stanovená na základe protokolu o vykonaní štátnej expertízy, CÚ IV/2021 zo ŽoNFP. Rozpočet projektového zámeru na <u>technológie (022)</u> je stanovený na základe vykonanej štátnej expertízy na stavebný zámer verejnej práce „Výstavba a modernizácia údržbovej základne trolejbusov v Žiline zo dňa 29.03.2022 (ďalej štátna expertíza). Rozpočet vychádza z prílohy Protokolu o vykonaní štátnej expertízy – ekonomického expertízneho posudku na verejnú prácu.
skupina výdavkov 930 - Rezerva na nepredvídané výdavky	2 572 123,47	Rezerva na nepredvídané výdavky súvisiace so stavebnými prácami. Výdavky na rezervu boli stanovené vo výške 10% z celkových oprávnených výdavkov na stavebné práce.
Hlavné aktivity spolu	29 007 673,58	
Podporné aktivity		
skupina výdavkov 521 - Mzdové výdavky (Riadenie projektu)	0,00	Mzdové výdavky a poistné za interných zamestnancov, ktorí budú zabezpečovať riadenie projektu budú hradené z vlastných zdrojov žiadateľa mimo projekt.
skupina výdavkov 518 - Ostatné služby (Publicita)	0,00	Publicita projektu bude hradená z vlastných zdrojov žiadateľa mimo projekt.
Podporné aktivity SPOLU	0,00	
CELKOM	29 007 673,58	



Výdavky v rámci rozpočtu projektu boli zostavené na princípe maximálnej nevyhnutnosti, efektívnosti, hospodárnosti, účelnosti a účinnosti. Náklady na projekt sú jasne identifikovateľné a priradené k aktivitám projektu.

Zjednodušené vykazovanie výdavkov nebude využívané.

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), RO/SO predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP.

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

Definuje RO/SO, ak je to relevantné, v nadväznosti na zameranie projektu (napr. v prípade IT projektov odkaz na dokumentáciu projektu dostupnú v Metainformačnom systéme MIRRI <https://metais.vicemier.gov.sk/>).



Príloha:

Prílohu zámeru národného projektu tvorí mapa s vyznačením lokalizácie projektu.

