



Zámer národného projektu¹

Názov národného projektu (ďalej aj „NP“): DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov – 2. fáza

Žiadateľ²:

Obchodné meno/názov	Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť
Právna forma	akciová spoločnosť
Sídlo	Bardejovská 7, 080 06 Ľubotice
IČO	31718922

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)	5 355 482,50 EUR
Miesto realizácie projektu (na úrovni kraja, resp. celá SR)	Prešovský kraj
Identifikácia hlavných cieľových skupín (ak relevantné)	obyvatelia a návštevníci mesta Prešov
Projekt so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity ⁴	nie

Začlenenie národného projektu v štruktúre Programu Slovensko 2021 – 2027⁵

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

² Uviesť aj názov sekcie ak je to relevantné. Žiadateľom je osoba, ktorá žiada o poskytnutie príspevku do nadobudnutia účinnosti zmluvy alebo právoplatnosti rozhodnutia podľa § 13 ods. 2 zákona č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, alebo osoba, ktorá predkladá projektový zámer.

³ Uvedte, na základe akých kritérií bol partner vybraný, alebo ak boli kritériá zverejnené, uveďte 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 projekt plánuje realizovať výhradne v lokalitách Atlasu rómskych komunit a bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nie" v prípade, ak sa projekt neplánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunit a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "častočne" v prípade, ak sa celý projekt, resp. aj časť projektu plánuje realizovať v lokalitách Atlasu rómskych komunit a nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity,
- "nepriamo" v prípade, ak sa:
 - o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunit, čiastočne bude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity a realizácia projektu predpokladá vplyv aj na marginalizované rómske komunity – tento vplyv sa bližšie uvádza v rámci rámcového popisu projektu,
 - o projekt plánuje realizovať bez potreby sledovať prepojenie na lokality Atlasu rómskych komunit, nebude financovaný z alokácie so špecifickým určením pre marginalizované rómske komunity, ale realizácia projektu môže mať vplyv aj na marginalizované rómske komunity.

Ciel politiky súdržnosti⁶	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 multimodálnej mestskej mobility ako súčasť prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka
Opatrenie (ak relevantné)	2.8.1 Rozvoj verejnej dopravy
Súvisiace typy akcií⁷	Obnova a modernizácia mobilných prostriedkov dráhovej MHD a vozidiel zabezpečujúcich MHD a prímestskú dopravu (autobusy na alternatívny pohon vrátane súvisiacej plniacej a nabíjacej infraštruktúry)

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.).

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP) zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v meste Prešov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 11 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovkej spoločnosti je samospráva. Mesto Prešov si u DPMP ako jediného poskytovateľa objednáva výkon dopravných služieb súvisiacich s vykonávaním pravidelnej mestskej hromadnej dopravy vo verejnom záujme. Rámcová zmluva o službách vo verejnom záujme a zabezpečení mestskej hromadnej dopravy osôb v meste Prešov na roky 2017 – 2026 je uzatvorená na dobu určitú od 01.01.2017 do 31.12.2026. Zároveň DPMP je vlastníkom dopravných dráhových vozidiel a správcom dráhovej infraštruktúry. Vzhľadom na uvedené skutočnosti je DPMP v podstate jediným oprávneným prijímateľom projektu.

2. Odôvodnenie využitia národného projektu

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

Nutnosť realizovať NP je z týchto dôvodov:

Projekt zásadne inovuje, rozšíri a skvalitní vozidlový park trolejbusov o nový typ vozidiel s pomocným pohonom. Rozšírením o nový druh parciálnych trolejbusov a zároveň modernizáciou viac ako jednej pätiny vozového parku trolejbusov dôjde k výraznému zvýšeniu bezpečnosti dopravy, komfortu cestujúcich, plynulosti prevádzky a prepravnej rýchlosti. Ďalej dôjde k zníženiu hlučnosti a k zníženiu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie. Zníži sa počet porúch a vynechaných spojov počas prepravy cestujúcich a tým aj počet konfliktných situácií. Súčasne dôjde k výraznej úspore nákladov na údržbu a prevádzku vozového parku, čo

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

Zákon č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Rámec implementácie fondov a metodický dokument č. 2 riadiaceho orgánu pre Program Slovensko 2021 – 2027 neobmedzujú, resp. nevylučujú možnosť spojiť dva schválené zámery národných projektov do jednej výzvy, resp. na jeden schválený zámer národného projektu vyhlásiť dve výzvy na predloženie národných projektov. V takýchto prípadoch bude riadiaci orgán posudzovať výzvu tak, aby boli splnené všetky parametre schváleného/schválených zámeru/zámerov národného projektu berúc na zreteľ povolené odchýlky.

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.



zlepší možnosti podniku pre realizáciu ďalších investícií do modernizácie ekologickej trolejbusovej trakcie a tým pomôže zabezpečiť jej trvalú udržateľnosť.

Tento projektový zámer predstavuje 2. fázu projektu, pričom 1. fáza bola predmetom NP spolufinancovaného prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra a preto je nevyhnutné plynulo nadviazať na 1. fázu a zabezpečiť dofinancovanie projektu ako celku prostredníctvom Programu Slovensko 2021-2027.

Využitie výstupov projektu

Nové trolejbusy s pomocným pohonom budú nasadené na vybrané autobusové linky, ktorých trasy sú vo veľkej miere vedené pod existujúcim trolejovým vedením, avšak zabezpečujú aj obsluhu oblastí bez trolejového vedenia. Týmto sa zatraktívni cestovanie MHD v rámci obidvoch traktí a zvýši sa podiel elektrickej trakcie na dopravných výkonoch. Realizácia projektu bude znamenať stabilizáciu počtu prepravených cestujúcich, zníženie priemerného veku flotily vozidiel trolejbusovej trakcie, zvýšenie podielu nízkopodlažných vozidiel a zníženie počtu nepravidelností v doprave.

3. Zdôvodnenie vylúčenia „súťažného postupu“ výberu projektu prostredníctvom výzvy

Zdôvodnite, prečo je vhodnejšie realizovať NP ako využitie „súťažného postupu prostredníctvom výzvy (napr. porovnanie oboch spôsobov realizácie projektu, efektívnejšie a hospodárnejšie využitie finančných prostriedkov, efektívnosť služby poskytovanej cieľovej skupine, zabezpečenie štandardov kvality a pod.).

Predkladaný zámer národného projektu nie je vhodný na využitie „súťažného postupu“ výberu projektu prostredníctvom výzvy na predkladanie žiadostí o NFP a to z dôvodov, že DPMP:

- je jediným poskytovateľom MHD na území mesta Prešov,
- vlastní vozidlá MHD,
- vykonáva údržbu vozidlového parku MHD,
- je správcom trolejbusovej dráhy.

Na základe uvedeného je DPMP relevantný k investíciám, ktoré sa týkajú verejnej osobnej dopravy v Prešove a vo vzťahu k aktivitám projektu je DPMP jediným možným oprávneným prijímateľom projektu. Aplikácia výzvy prostredníctvom „súťažného postupu“ je preto irelevantná. Vzhľadom na zameranie projektu a vopred daného prijímateľa projektu sa nebude uplatňovať súťažný postup pri výbere projektu, ale poskytovateľ vyhlási pre prijímateľa výzvu na predloženie žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku pre národný projekt.

4. 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, uveďte informáciu o ich zapojení v tejto časti.

Konkrétne ide o:

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

Do národného projektu neboli zapojení partneri. Národný projekt „DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov“ (1. fáza, ako aj 2. fáza, ktorá je predmetom predkladaného zámeru národného projektu) je na pravidelnej báze komunikovaný a konzultovaný s Mestom Prešov. Úzke prepojenie s Mestom Prešov vyplýva aj zo skutočnosti, že komplementárny projekt „Mesto Prešov, Výstavba nových trolejbusových tratí a meniarňí – projektová dokumentácia“ v zmysle Vyzvania OPII-83-3.1-MPO-TRTRPD2P zrealizovalo Mesto Prešov. Do tohto projektu je po vecnej a odbornej stránke výrazne zapojený DPMP ako prevádzkovateľ MHD a správca trolejbusovej dráhy, pričom nové moderné meniarne sú kľúčovou podmienkou ďalšieho rozvoja elektrickej trakcie. Z uvedeného

⁹ Nariadenie EP a Rady (EÚ) 2021/1060.



dôvodu nebol dôvod na ďalšie zapojenie Mesta Prešov ako partnera do projektu realizácie druhej fázy. Ostatní vyššie uvedení partneri nie sú relevantní k predmetu predkladaného zámeru NP.

Popis národného projektu

5. Východiskový stav

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

Predložený projekt vychádza a je plne v súlade s prioritami viacerých strategických dokumentov na národnej i regionálnej úrovni. V prvom rade je plne v súlade so Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030, kde napĺňa Strategický globálny cieľ 3 (SGC 3):

- Zvýšenie konkurencieschopnosti v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty delby prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.

Ďalej je v súlade s modálnym špecifickým cieľom pre verejnú osobnú a nemotorovú dopravu:

ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách.

Na regionálnej úrovni je projekt v súlade s dokumentmi:

- Územný plán Prešovského samosprávneho kraja (2019),
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na roky 2021 – 2030 (2023),
- Konceptia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj, Územná prognóza (2015),
- Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, Územná prognóza, (2015).

Na miestnej úrovni ide najmä o nasledovné dokumenty:

- Plán dopravnej obslužnosti mesta Prešov (2014),
- Program rozvoja mesta Prešov na roky 2015 – 2020 s výhľadom do roku 2025 (2015),
- Územný plán mesta Prešov v znení zmien a doplnkov (2019),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov (2018).

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

V roku 2016 bola spracovaná dátová analýza „NECESSARY DATA TO IDENTIFY AND JUSTIFY NON-REGRET PROJECTS IN PUBLIC TRANSPORT“ pre poradný orgán Európskej komisie JASPERS. Z nej vyplynula potreba nákupu nových trolejbusov. V roku 2016, ako uvádza analýza, bolo 21 kusov trolejbusov z vozového parku DPMP po dobe životnosti a v zlom technickom stave. Všetky vozidlá boli v tom čase s vysokou podlahou a 3 z nich boli v nepoužiteľnom stave a boli používané iba na náhradné diely.

Jedným zo základných cieľov „Stratégie udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov“ (2018) je prechod k 100 % elektrifikácii mestskej hromadnej dopravy neprekračujúcej hranice mesta s využitím trolejbusov, parciálnych trolejbusov a elektrobusev. Ďalej sa v stratégii uvádza, že významná časť elektrifikácie bude riešená prostredníctvom parciálnych trolejbusov. Stratégia je zverejnená na webovom sídle mesta <https://www.presov.sk/masterplan.html>.



V roku 2021 bola spracovaná spoločnosťou RP Consult s.r.o. štúdia realizovateľnosti „DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov“. Štúdia realizovateľnosti sa zaoberá dvomi alternatívami (variantami) realizácie projektu a to „bez projektu“ a „s projektom“. Vo variante „bez projektu“ sa nákup parciálnych trolejbusov nerealizuje. Vozidlový park DPMP sa udržiava tak, ako doteraz, teda základnou údržbou za účelom udržania jeho prevádzkyschopnosti až po hranicu životnosti a ďalej sa rozvíja nákupom klasických autobusov s dieselovými motormi a klasických trolejbusov.

Vo variante „s projektom“ sa realizuje nákup parciálnych trolejbusov. Vozidlový park DPMP sa udržiava základnou údržbou za účelom udržania jeho prevádzkyschopnosti až po hranicu životnosti a ďalej sa okrem nákupu klasických autobusov so spaľovacími dieselovými motormi a klasických trolejbusov bez pomocného pohonu rozvíja aj nákupom parciálnych trolejbusov, ktoré umožňujú jazdu mimo trakčného vedenia trolejbusovej dráhy a zároveň umožňujú ekologizáciu prevádzky MHD vyradením niektorých dnes prevádzkovaných klasických autobusov so spaľovacími dieselovými motormi, za ktoré poslúžia ako udržateľná náhrada.

Záverom štúdia realizovateľnosti odporúča, že „je celkom jednoznačné, že uvedenie nových vozidiel do prevádzky posunie mesto Prešov medzi moderné slovenské metropoly. Mesto Prešov sa tak priblíži k naplneniu svojho ambiciózneho cieľa v budúcnosti prevádzkovať celú MHD na území mesta v elektrickej trakcii“.

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

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť (DPMP) zabezpečuje pravidelnú mestskú hromadnú dopravu v meste Prešov. To je jedným z centier východného Slovenska a v súčasnosti tam žije 82 927 obyvateľov. DPMP zabezpečuje ako jediná spoločnosť pravidelnú mestskú hromadnú dopravu už vyše 74 rokov. DPMP svoje služby poskytuje nielen občanom Prešova, ale aj cestujúcim z 11 okolitých obcí a mesta Veľký Šariš. Vlastníkom 100 % akcií akciovej spoločnosti je samospráva.

Nosnú kostru dopravného systému MHD tvoria trolejbusová a autobusová trakcia, zvyšok dopĺňa nepravidelná doprava. Celkovo bolo v roku 2023 prepravených 26 599 tisíc cestujúcich. Z toho 13 355 tisíc cestujúcich bolo prepravených trolejbusmi, 13 173 tisíc autobusmi, 53 tisíc elektrobusedmi a 18 tisíc nepravidelnou dopravou. Dĺžka liniek k 31.12.2023 bola 378 km, z toho bola dĺžka autobusových liniek 313 km a trolejbusových liniek 65 km. Dĺžka dopravnej siete bola k rovnakému dátumu 131 km. Na sieti podnik prevádzkoval 36 autobusových a 7 trolejbusových liniek. Denná výprava počas špičky školského dňa bola 45 autobusov a 25 trolejbusov. Priemerná prevádzková rýchlosť v pracovný školský deň bola pri autobusoch 16,53 km/h a pri trolejbusoch 15,59 km/h. Priemerný počet cestujúcich na 1 spoj bol 50,31 osôb a priemerná obsadenosť vozidla MHD bola 51,61 %.

Za rok 2023 boli celkové dopravné výkony DPMP 4 608 tisíc vozových kilometrov a popritom bolo ponúknutých 448 483 tisíc miestových kilometrov. Z hľadiska dopravných výkonov trolejbusová trakcia ubehla 1 743 tisíc vozových kilometrov a autobusová trakcia 2 865 tisíc vozových kilometrov. To znamená, že na trolejbusovú trakciu pripadlo 37,82 % všetkých dopravných výkonov. Zostatok 62,18 % dopravných výkonov pripadlo na autobusovú trakciu. Dopravný výkon trolejbusovej traktie oproti roku 2022 vzrástol o 13,04 % a naopak dopravný výkon autobusovej traktie poklesol o 1,65 %.

K 31.12.2023 mal DPMP k dispozícii vozový park pre MHD v nasledovnom zložení:

- 58 autobusov,
- 43 trolejbusov,
- 5 elektrobusedov.

Priemerný vek trolejbusov k uvedenému dátumu bol 7,85 roka, autobusov 9,60 roka a elektrobusedov 0,00 rok.

Výsledky dopravných výkonov a hospodárenia DPMP ukazujú, že aj napriek zvýšenému dopravnému výkonu dochádza ku klesaniu počtu prepravených osôb. Celkovo prišiel DPMP v čase pred pandémiou medzi rokmi 2011 a 2019 vo všetkých trakciách pravidelnej dopravy o 5,73 miliónov cestujúcich. To tvorí 15,33 % pokles za sledované obdobie, zatiaľ čo dopravné výkony všetkých traktí mierne narástli. Pri rovnakej ponuke vozových kilometrov prepravuje DPMP menej cestujúcich.

Úbytok cestujúcich možno pripísať najmä nedostatkom ako sú nízka atraktivita verejnej dopravy, nevyhovujúce prepravné podmienky a kvalita dopravy, nízky komfort cestujúcich, vysoká poruchovosť, nevhodná časová



harmonizácia jednotlivých druhov dopravy, nízka mobilita občanov za prácou, vplyv nezamestnanosti, či regionálne rozvojové disparity. Tieto a ďalšie dôvody spôsobili odliv cestujúcich na individuálnu osobnú dopravu.

Z vyššie uvedeného základného prehľadu prevádzkových charakteristík mestskej hromadnej dopravy je zjavný celkový neutešený stav verejnej dopravy. Napriek tomu sa mesto a DPMP od roku 2015 snažia riešiť tento stav investíciami do infraštruktúry MHD a do obnovy vozového parku. Okrem prepadu počtu cestujúcich klesá tiež priemerná prepravná rýchlosť (o 10 % za 15 rokov), čo je aj dôsledkom narastajúcich kongescií na kľúčových dopravných tepnách. Z hlavných prevádzkových údajov je teda zrejmé, že okrem postupného znižovania rýchlosti dopravy, ktorá má podstatný vplyv na konkurencieschopnosť, sa znižuje aj vlastná konkurencieschopnosť vyjadrená záujmom cestujúcich o MHD. Problémom je však aj výrazný rozdiel medzi poklesom počtu prepravených osôb a dopravných výkonov, čo znamená, že sa znižuje aj celková efektívnosť prevádzky.

Jedným z kľúčových problémov je nedostatočne modernizovaný a príliš rôznorodý vozový park autobusov. Celkovo podnik disponuje k 31.12.2023 58 autobusmi 4 značiek a 9 typov. Z nich je 15 autobusov vo veku do 5 rokov (25,86 %), 19 autobusov je vo veku od 5 do 10 rokov (32,76 %), 19 autobusov je vo veku od 10 do 15 rokov (32,76 %) a 5 autobusov je vo veku od 15 do 20 rokov (8,62 %).

Vysoká poruchovosť prináša aj nespoľahlivosť vo výbere tržby za cestovné, ako aj časté konfliktné situácie. Takisto je problémový servis. Vozidlá majú často zdevastovaný interiér a obsahujú súčiastky, ktoré už v súčasnosti nie sú dostupné na trhu a servis je veľmi komplikovaný. Celkovo technicky prekonaný a morálne opotrebovaný vozidlový park autobusov výrazne znižuje komfort a atraktivitu mestskej hromadnej dopravy.

Autobus MHD najazdí priemerne 69 tisíc kilometrov ročne a jeho životnosť je 15 rokov. To znamená, že 32 autobusov (48,49 %) sa dostalo na resp. za hranicu svojej životnosti. Z tohoto dôvodu je ich potrebné vyradiť a nahradiť inými vozidlami. DPMP realizoval v roku 2022 65,25 % svojich dopravných výkonov dieselovými autobusmi a zostatok pripadlo na trolejbusovú trakciu.

Trolejbusmi s pomocným pohonom bude nahradená prevádzka na linkách, ktoré sú v súčasnosti obsluhované dieselovými autobusmi. Trasy týchto liniek sú vo veľkej miere vedené pod existujúcim trolejovým vedením avšak zabezpečujú aj obsluhu oblastí bez trolejového vedenia, či už v krajných alebo stredových častiach trasy liniek.

Dieselové autobusy tak budú nahradené ekologickjším druhom dopravy, čím dôjde k výraznému zníženiu emisií a hluku a prispieje sa k lepšej kvalite života v danom území. Trolejbusy s pomocným pohonom budú slúžiť aj na zabezpečenie dopravy v prípade nepredvídateľných okolností, pri poruchách trolejového vedenia, pri obchádzkových trasách a iných nepredvídateľných okolnostiach.

Rozšírenie vozidlovej základne trolejbusovej dopravy o trolejbusy s pomocným pohonom zvýši podiel ekologickej hromadnej dopravy na území mesta, zvýši atraktivitu a konkurencieschopnosť MHD.

Súčasný vozidlový park DPMP je čiastočne modernizovaný, trolejbusová trakcia je takmer na 100 % tvorená nízkopodlažnými vozidlami. Stav vozidiel autobusovej tracie mestskej hromadnej dopravy, ktorá je zabezpečená dieselovým pohonom, je pre cestujúcu verejnosť odrádzajúci vzhľadom na zastaranosť, vysoký podiel poruchovosti a z toho vyplývajúcu nedostatočnú bezpečnosť, spoľahlivosť a rýchlosť prepravy.

Dňa 28.05.2021 predložil DPMP v rámci vyzvania OPII-81-3.2-DPMP-TROLEJBUS žiadosť o nenávratný finančný príspevok s názvom „DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov“. Predmetom projektu bolo obstaranie 4 kusov 12 m štandardných parciálnych trolejbusov a 6 kusov 18 m kĺbových parciálnych trolejbusov. Následne dňa 24.08.2021 DPMP uzavrel zmluvu o poskytnutí nenávratného finančného príspevku s Ministerstvom dopravy SR. Verejné obstarávanie na ich nákup bolo vyhlásené Oznámením o vyhlásení verejného obstarávania vo Vestníku č. 31/2021 dňa 02.02.2021. Kúpna zmluva so spoločnosťou SOR Libchavy spol. s r. o. na dodanie 4 kusov 12 m parciálnych trolejbusov bola podpísaná dňa 14.10.2022 a jej dodatok č. 1 dňa 14.07.2023. Kúpna zmluva so spoločnosťou ŠKODA ELECTRIC a. s. na dodanie 6 kusov 18 m parciálnych trolejbusov bola podpísaná dňa 05.01.2023 a jej dodatok č. 1 dňa 14.03.2023, pričom dňa 20.12.2023 bol dodaný 1 parciálny trolejbus.

Nákupom trolejbusov s pomocným pohonom sa prispieje k zvýšeniu podielu nízkopodlažných vozidiel, zvýši sa komfort cestovania, uľahčí a zrýchli sa nástup a výstup cestujúcim so zníženou pohyblivosťou a zníži sa spotreba



PHM. Zámerom projektu v rámci 2. fázy je nákup zostávajúcich 4 kusov štandardných 12 m a 5 kusov kĺbových 18 m trolejbusov s pomocným pohonom.

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

Zámer národného projektu „DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov – 2. fáza“ nadväzuje jednak na národné projekty Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020, ako aj dopytovo-orientované projekty financované z Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020.

Národné projekty (OPII)

- DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov, kód projektu ITMS2014+: 311031BCD1, celkové oprávnené výdavky 6 866 048,67 EUR. (1. fáza), (prijímateľ DPMP),
- DPMP, Modernizácia údržbovej základne trolejbusov - projektová dokumentácia, kód projektu ITMS2014+: 311031BCF2, celkové oprávnené výdavky 957 901 EUR, (prijímateľ DPMP),
- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove, kód projektu ITMS2014+: 311031A805, celkové oprávnené výdavky projektu 7 909 914,65 EUR (prijímateľ DPMP),
- DPMP, Modernizácia vozového parku trolejbusov v Prešove – II. etapa, kód projektu ITMS2014+: 311031ABL7, celkové oprávnené výdavky 4 928 877,22 EUR, (prijímateľ DPMP),
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov, kód projektu ITMS2014+: 311031B720, celkové oprávnené výdavky projektu 794 891,51 EUR (prijímateľ Mesto Prešov),
- Mesto Prešov, Jednosmerné prepojenie Solivarská/Východná s Košickou ul. – realizácia, kód projektu ITMS2014+: 311031BIZ1, celkové oprávnené výdavky projektu 121 573,59 EUR (prijímateľ Mesto Prešov),
- Mesto Prešov, Výstavba nových trolejbusových tratí a meniarní – projektová dokumentácia, kód projektu ITMS2014+: 311031BJW4, celkové oprávnené výdavky projektu 1 143 239,50 EUR (prijímateľ Mesto Prešov).

Dopytovo-orientované projekty (IROP)

- Modernizácia vozidlového parku autobusov mestskej hromadnej dopravy v Prešove, kód projektu ITMS2014+: 302011R367, celkové oprávnené výdavky 4 370 036,40 EUR, (prijímateľ DPMP),
- Modernizácia a rekonštrukcia prestupného uzla na Masarykovej ulici v Prešove (Predstaničný priestor), kód projektu ITMS2014+: 302011F457, celkové oprávnené výdavky projektu 2 022 521,49 EUR, (prijímateľ Mesto Prešov).

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

Administratívna kapacita

Dopravný podnik mesta Prešov, akciová spoločnosť má dostatočné personálne, technické, administratívne a ďalšie prevádzkové kapacity na úspešnú realizáciu projektu i na zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti jeho výsledkov. DPMP má tiež skúsenosti s implementáciou vlastných investičných projektov, ako aj projektov financovaných zo zdrojov EÚ. Kapacita žiadateľa je dokumentovaná v súčasnosti už zrealizovaným projektom v rámci 1. fázy s názvom „DPMP, Nákup parciálnych trolejbusov“, v rámci ktorej došlo k zakúpeniu a dodaniu 1 kusu 18 m kĺbového parciálneho trolejbusu.

Podnik má teda dostatočné kapacity na zabezpečenie riadenia projektu. Projektový tím bude zložený z projektového manažéra a finančného manažéra. Tieto pozície budú zastávať interní pracovníci na dohodu o výkone práce.

Projektový manažér (riadenie projektu) bude zodpovedný za plynulú realizáciu projektu, ďalej bude riadiť činnosť projektového tímu, dbať na dodržiavane časového harmonogramu projektu a zodpovedať za kontrolu a

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



efektívne vynakladanie finančných prostriedkov. Takisto projektový manažér plánuje, organizuje, riadi, zabezpečuje

a kontroluje aktivity projektu, komplexne pripravuje procesy na priebežné monitorovanie aktivít. Súčasne zodpovedá za propagáciu projektu a jeho realizáciu v súlade s manuálom pre informovanie a komunikáciu pre prijímateľov Programu Slovensko 2021-2027. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky. Náklady na jeho činnosť budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.

Finančný manažér bude zodpovedný za čerpanie finančných prostriedkov pre dosiahnutie cieľov projektu podľa zmluvy, styk s bankovými inštitúciami a za zabezpečenie obchodných procesov z ekonomického hľadiska. Takisto zabezpečuje vyhotovenie interných finančných predpisov, sledovanie čerpania finančných prostriedkov, odpisový plán a evidenciu majetku obstaraného z prostriedkov NFP. Finančný manažér vedie účtovnú agendu, zodpovedá za vypracovanie miezd, zabezpečuje ucelené časti účtovného systému organizácie ako sú evidencia a účtovanie, inventarizácia, spravovanie daní a poplatkov, vyhotovenie, triedenie a archivácia účtovných dokladov. Takisto spracováva prvotnú ekonomickú agendu v rámci projektu pre zaúčtovanie účtovníckami podniku, zabezpečuje evidenciu príjmov, výnosov a výdavkov, nákladov pre sledovanie finančných prostriedkov podľa zmluvy. Uvedené činnosti zabezpečí osoba, ktorá bude spĺňať minimálne kvalifikačné a odborné požiadavky a to vysokoškolské vzdelanie minimálne II. stupňa a minimálnu odbornú prax 2 roky alebo bude mať ukončené VŠ vzdelanie I. stupňa alebo úplné SŠ vzdelanie s maturitou a minimálnu odbornú prax 3 roky. Náklady na jeho činnosť budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.

Kvalifikačné a odborné predpoklady sa budú preukazovať jednak profesijným životopisom, ako aj čestným prehlásením, v ktorom uchádzač o danú pozíciu uvedie konkrétne uskutočňovanie činností v súvislosti s riadením projektov podobného charakteru na preukázanie relevantnej odbornej praxe, uvedie aj konkrétny názov projektu, výšku oprávnených výdavkov a ďalšie relevantné informácie.

Finančná kapacita

DPMP má zabezpečené dostatočné finančné kapacity pre realizáciu projektu a to jednotlivo, resp. kombináciou nasledovných:

- výnosy ako prevádzkovateľa dopravy vo verejnom záujme a vlastné zdroje z podnikateľskej činnosti,
- príspevok mesta Prešov v súlade so Zmluvou o službách vo verejnom záujme,
- úver z komerčnej banky,
- financovanie projektu garantované tiež uzneseniami Mestského zastupiteľstva v Prešove.

Prevádzková kapacita

DPMP disponuje dostatočným materiálno-technickým zabezpečením pre realizáciu projektu (vlastné kancelárske priestory, dostatočné informačno – komunikačné technológie a materiálno – technické prostriedky potrebné

k riadeniu a realizácii projektu). Prevádzku zakúpených trolejbusov z hľadiska dopravného i údržby si zabezpečí DPMP sám vo vlastnej réžii. Obsluhu nových parciálnych trolejbusov zabezpečia vyškolení zamestnanci a vozidlá budú mať adekvátne infraštruktúrne a technologické zázemie v jestvujúcom depe. Samozrejme, dodávateľ resp. dodávateľa nových trolejbusov s hybridným pohonom budú zabezpečovať v prvých rokoch záručný servis na zakúpené vozidlá.

6. Hlavné ciele NP (stručne):

V tejto časti popíšte očakávané ciele a očakávané výstupy / výsledky projektu. Popíšte prínos projektu pre napĺňanie cieľov a výsledkov príslušnej priority / špecifického cieľa / opatrenia Programu Slovensko 2021 – 2027, ako aj súvisiacich strategických dokumentov na národnej úrovni (ak je to relevantné).

Hlavným cieľom projektu je zvýšenie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy v meste Prešov.

Očakávané výstupy / výsledky projektu



Realizáciou projektu sa dosiahne:

- zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy,
- modernizácia viac ako jednej pätiny vozového parku trolejbusov,
- náhrada technicky prekonaných dieselových autobusov ekologickou dopravou,
- 100 % nízkopodlažnosť v rámci elektrickej trakcie,
- zvýšenie bezpečnosti dopravy,
- zlepšenie plynulosti prevádzky a zvýšenie prepravnej rýchlosti,
- zníženie hlučnosti,
- úspora nákladov na údržbu a prevádzku vozového parku,
- zníženie poruchovosti vozidiel a tým zníženie počtu vynechaných spojov,
- skrátenie času cestujúcich počas prepravy,
- zníženie počtu konfliktných situácií,
- zlepšenie pracovných podmienok vodičov,
- uľahčenie a zrýchlenie nástupu a výstupu cestujúcim so zníženou pohyblivosťou,
- v priestore pri druhých dverách bude vytvorený priestor na bezpečnú prepravu detského kočíka alebo vozíka pre telesne postihnuté osoby,
- zavedenie prijímača povelov na hlasovú komunikáciu medzi zrakovo hendikepovanou osobou a vozidlom,
- zvýšenie kvality a komfortu cestovania.

Prínos k socio-ekonomickému rozvoju

Predkladaný projekt je zameraný na rozvoj dopravnej infraštruktúry, ktorá prispeje k trvalo udržateľnej mobilite obyvateľov mesta, k hospodárskemu rastu, ktorý úzko súvisí s dopravou, s kvalitou a atraktivitou vozidlového parku, k del'be 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.

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, a to najmä k zvýšeniu prístupnosti a atraktivity verejnej osobnej dopravy s cieľom zvýšenia podielu verejnej osobnej dopravy na del'be prepravnej práce a zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, k zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie v sídlach (zníženie hlukovej záťaže, vibrácií, prašnosti a produkcie emisií znečisťujúcich látok a skleníkových plynov), zlepšeniu kvality služieb poskytovaných verejnou osobnou dopravou, eliminácii častých kongescií – zníženiu časových strát a negatívnych externalít z dopravy.



7. Merateľné ukazovatele NP a iné údaje

V tabuľke nižšie uveďte merateľné ukazovatele projektu a iné údaje. Poskytovateľ v spolupráci so žiadateľom uvádzajú povinne minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu – výstup a minimálne jeden merateľný ukazovateľ projektu výsledok¹¹. Merateľné ukazovatele projektu musia byť definované tak, aby odrážali výstupy/výsledky projektu a predstavovali kvantifikáciu toho, čo sa realizáciou aktivít za požadované výdavky dosiahne¹².

Zoznam merateľných ukazovateľov projektu

Typ merateľného ukazovateľa projektu	Kód merateľného ukazovateľa projektu ¹³	Názov merateľného ukazovateľa projektu	Merná jednotka merateľného ukazovateľa projektu	Indikatívna cieľová hodnota ¹⁴
výsledok	PSKPR130	Počet cestujúcich prepravených mobilnými prostriedkami verejnej osobnej dopravy	cestujúci / rok	12 959 783
výstup	PSKPRCO57	Kapacita koľajových vozidiel verejnej hromadnej dopravy šetrných k životnému prostrediu	cestujúci	931

Zoznam iných údajov projektu (ak relevantné)

Kód iného údaja ¹⁵	Názov iného údaja	Merná jednotka iného údaja
-	-	-
-	-	-

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

Cieľová skupina	Počet ¹⁶	Prínos
obyvatelia a návštevníci mesta Prešov	<ul style="list-style-type: none"> - v roku 2022 bolo MHD prepravených 25 775 tisíc osôb, - v roku 2021 bolo MHD prepravených 21 039 tisíc osôb, - v roku 2020 bolo MHD prepravených 21 419 tisíc osôb, - v roku 2019 bolo MHD prepravených 30 082 	<ul style="list-style-type: none"> - zvýšenie atraktivity a prístupnosti verejnej osobnej dopravy, - modernizácia viac ako jednej pätiny vozového parku trolejbusov, - zvýšenie bezpečnosti dopravy, plynulosti prevádzky a prepravnej rýchlosti, - úspora nákladov na údržbu a prevádzku vozového parku,

¹¹ Všeobecne v prípade merateľného ukazovateľa projektu – výsledok s výnimkou projektov technickej pomoci (okrem aktivít technickej pomoci zameraných na financovanie informačných systémov, CPV, vzdelávania administratívnych kapacít a materiálno-technického zabezpečenia), projektov návratnej finančnej pomoci a projektov, ktorých cieľová skupina je totožná s účastníkom projektu, ktorá bude monitorovaná prostredníctvom spoločných merateľných ukazovateľov programu – výsledku v súlade s prílohou I nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1057 o ESF+ (karta účastníka) a súčasne platí jedna z dvoch nasledujúcich pod podmienok: projekty sú financované z ESF+, alebo projekty sú financované FST v súlade s čl. 8 písm. k) až m) nariadenia EP a Rady (EÚ) 2021/1056 o FST. Povinnosť stanovenia minimálne jedného výsledkového merateľného ukazovateľa projektu s výnimkou zámerov národných projektov:

- nepredstavujúcich investíciu do výroby a infraštruktúry;
- v rámci, ktorých cieľová skupina je totožná s účastníkom projektu a súčasne platí jedna z dvoch nasledujúcich pod podmienok: projekty sú financované z ESF+, alebo projekty sú financované FST v súlade s článkom 8 písm. k) až m) nariadenia o FST.

¹² 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.

¹³ Uvádza sa kód merateľného ukazovateľa projektu, nie kód spoločného, resp. špecifického merateľného ukazovateľa programu. Ak merateľný ukazovateľ projektu ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

¹⁴ 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.

¹⁵ Ak iný údaj ešte nemá pridelený kód, uvádza sa „n/a“.

¹⁶ Ak nie je možné uviesť početnosť cieľovej skupiny, uveďte do tejto časti zdôvodnenie.



	tisíc osôb.	<ul style="list-style-type: none"> - zníženie poruchovosti vozidiel a tým eliminácia výpadkov spojov, - úspora času cestujúcich počas prepravy, - zníženie počtu konfliktných situácií, - zvýšenie kvality a komfortu cestovania.
--	-------------	---

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

9. Aktivity národného projektu

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

Názov aktivity	Čo sa má aktivitou dosiahnuť	Spôsob realizácie (žiadateľ a / alebo partner)	Realizácia aktivity od – do ¹⁷
Hlavná aktivita 1 - Nákup parciálnych trolejbusov	Zvýšenie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy v meste Prešov (zakúpenie a zavedenie do prevádzky 4 kusov 12 m štandardných parciálnych trolejbusov a 5 kusov 18 m kĺbových parciálnych trolejbusov)	žiadateľ	6 mesiacov
Podporná aktivita – Riadenie projektu	Zabezpečenie projektových a administratívnych prác pre úspešnú implementáciu projektu	žiadateľ	6 mesiacov
Podporná aktivita – Publicita projektu	Zabezpečenie informovanosti o projekte v súlade s Manuálom pre informovanie a komunikáciu Programu Slovensko	žiadateľ	6 mesiacov

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

- b. Uveďte detailnejší popis aktivít.

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

Ak po schválení zámeru NP komisiou pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 dôjde k podstatnej zmene v rozsahu hlavných aktivít NP uvedených vyššie (t. j. minimálne jedna hlavná aktivita nebude v rámci NP realizovaná, resp. má dôjsť k výraznému zväčšeniu alebo zmenšeniu rozsahu schválených aktivít, príp. doplneniu novej aktivity), riadiaci orgán /

¹⁷ 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).



sprostredkovateľský orgán predloží pred vyhlásením výzvy na schválenie príslušnej komisii pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027 upravený zámer NP. Z dôvodu zabezpečenia overenia dodržania vyššie uvedenej zásady poskytovateľ vo výzve na predkladanie ŽoNFP v rámci relevantnej podmienky poskytnutia príspevku zadefinuje hlavné aktivity schváleného zámeru NP ako povinné hlavné aktivity projektu.

Predmetom realizácie projektu je nákup 4 kusov nízkopodlažných 12 metrových štandardných parciálnych trolejbusov a nákup 5 kusov nízkopodlažných 18 metrových klbových parciálnych trolejbusov.

Hlavná aktivita

Projekt bude realizovaný za pomoci jednej hlavnej aktivity s názvom „Nákup parciálnych trolejbusov“. Realizáciu hlavnej aktivity zabezpečia dodávateľia vybraní vo verejnom obstarávaní. Verejné obstarávanie na nákup trolejbusov bolo vyhlásené Oznámením o vyhlásení verejného obstarávania vo Vestníku č. 31/2021 dňa 02.02.2021 a Zverejnením vo vestníku EÚ č. 2021/S 021-049201 dňa 01.02.2021 a ukončené podpisom druhej kúpnej zmluvy dňa 05.01.2023. Začiatok realizácie hlavnej aktivity je stanovený po podpise zmluvy o nenávratný finančný príspevok. Koniec realizácie hlavnej aktivity projektu je stanovený do 6 mesiacov, po vykonaní technicko-bezpečnostných skúšok, schválení ich výsledku a po podpise preberacieho protokolu k dodávke posledného (9) parciálneho trolejbusu. Dĺžka trvania hlavnej aktivity projektu je 6 mesiacov.

Vozidlá budú nasadené v rámci mestskej hromadnej dopravy. Parciálne trolejbusy budú slúžiť na prepravu cestujúcich na nasledovných existujúcich linkách mestskej hromadnej dopravy v Prešove:

12 m trolejbusy budú nasadené na linkách:

Linka 11: Na Rúrkach - Levočská - Na Hlavnej - Veľká pošta - Čierny most - Rusínska - Eperia - Martina Benku - Lesnícka - Suvorovova - Pod Hrádkom - Solivar a späť bez Eperie,

Linka 15: okružne: Za Kalváriou - Pod Kalváriou - Kollárova - Čsl. armády - Poliklinika - Na Hlavnej - Fakultná nemocnica - Detská nemocnica - Moyzesova - Na Hlavnej - Poliklinika - Čsl. armády - Kollárova - Pod Kalváriou - Za Kalváriou,

Linka 22: Šidlovec - Jánošíkova - Sabinovská - Na Hlavnej - Čierny most - Rusínska - Laca Novomeského – Sekčovská – Šalgovík - Teriakovce a späť.

18 m trolejbusy budú nasadené na linkách:

Linka 29: okružne: Sídliisko III - VUKOV - Levočská - Okružná - Grešova - Fakultná nemocnica - Detská nemocnica – Moyzesova - Na Hlavnej - Levočská - Centrum - Sídliisko III

Linka 32: Trojica – Na Hlavnej - Čierny most - Rusínska - Jurkovičova– Sibírska a späť.

Linka 39: okružne: Sídliisko III - Mukačevská - Na Hlavnej - Čierny most - Železničná stanica – Škára - Švábska – Košická - Železničná stanica - Čierny most - Na Hlavnej - Mukačevská - Sídliisko III,

Aktivita pozostáva z nasledujúcich činností:

a) nákup 4 kusov 12 m štandardných parciálnych trolejbusov s nasledujúcimi vybranými technickými parametrami:

- maximálne povolená hmotnosť 18 t,
- maximálne povolená záťaž na hnanú nápravu 7,5 t a na hnaciu nápravu 11,5 t,
- maximálna šírka 2,55 m, maximálna výška so zaistenými zberačmi 3,6 m a dĺžka 13,5 m,
- maximálna výška nástupnej hrany u 1. a 2. dvier 360 mm,
- minimálny počet dverí 3 a usporiadanie dvier 2 + 2 + 2,



- maximálna rýchlosť 65 km/h s možnosťou elektronického obmedzenia,
- stúpanosť plne obsadeného vozidla obmedzená na trvanie 5 minút a minimálne 15 %,
- stúpanosť plne obsadeného vozidla bez obmedzenia a minimálne 8 %,
- počiatočné zrýchlenie 1,3 m/s²,
- spomalenie elektrickej brzdy 1,3 m/s²,
- menovité trolejové napätie 600 V DC (750 V DC) a menovité napätie palubnej siete 24 V DC,
- nízkoprofilové a bezdušové pneumatiky pre segment mestského zaťaženia,
- minimálna kapacita cestujúcich 80 miest, z toho minimálny počet miest na sedenie 20 miest,
- bezúdržbový gélový akumulátor.

Ide o 100 % nízkopodlažný štandardný parciálny trolejbus MHD. Trojfázový asynchrónny trakčný motor s kotvou nakrátko a so životnosťou ložísk najmenej 500 000 km bude mať minimálny výkon 160 kW. Vozidlo bude vybavené indikáciou nebezpečného napätia na kostre vozidla a meraním spotreby elektrickej energie, ako aj rekuperácie. Trolejbus bude mať diaľkové ovládanie výhybiek, samoobslužné otváranie dverí zvonku cestujúcimi a plošinu pre nástup invalidného vozíka. Vozidlo bude takisto vybavené zaisťovacou brzdou, automatickou zastávkovou brzdou účinkujúcou pri zastavení trolejbusu, pneumatickou brzdou s kotúčovými brzdami, inštalovaným systémom ABS alebo EBS a ASR, ako aj signalizáciou opotrebenia brzdového obloženia. Taktiež budú vozidlá vybavené klimatizáciou, tarifno-informačným systémom, automatickým počítaním cestujúcich a kamerovým, monitorovacím a komunikačným systémom. Automatické počítanie cestujúcich bude inštalované v štyroch trolejbusoch a to dvoch štandardných a dvoch kĺbových parciálnych trolejbusoch, čo je z hľadiska potrebného zberu dát postačujúce.

b) nákup 5 kusov 18 m kĺbových parciálnych trolejbusov s nasledujúcimi vybranými technickými parametrami:

- maximálne povolená hmotnosť 28 t,
- maximálne povolená záťaž na hnanú nápravu 10 t a na hnaciu nápravu 11,5 t,
- maximálna šírka 2,55 m, maximálna výška so zaistenými zberačmi 3,6 m a dĺžka 18,75 m,
- maximálna výška nástupnej hrany u 1. a 2. dvier 360 mm,
- minimálny počet dverí 4 a usporiadanie dvier 2 + 2 + 2 + 2,
- maximálna rýchlosť 65 km/h s možnosťou elektronického obmedzenia,
- stúpanosť plne obsadeného vozidla obmedzená na trvanie 5 minút a minimálne 15 %,
- stúpanosť plne obsadeného vozidla bez obmedzenia a minimálne 8 %,
- počiatočné zrýchlenie 1,3 m/s²,
- spomalenie elektrickej brzdy 1,3 m/s²,
- menovité trolejové napätie 600 V DC (750 V DC) a menovité napätie palubnej siete 24 V DC,
- nízkoprofilové a bezdušové pneumatiky pre segment mestského zaťaženia,
- minimálna kapacita cestujúcich 120 miest, z toho minimálny počet miest na sedenie 30 miest,
- bezúdržbový gélový akumulátor.

Ide o 100 % nízkopodlažný kĺbový parciálny trolejbus MHD. Trojfázový asynchrónny trakčný motor s kotvou nakrátko a so životnosťou ložísk najmenej 500 000 km bude mať minimálny výkon 240 kW. Vozidlo bude vybavené indikáciou nebezpečného napätia na kostre vozidla a meraním spotreby elektrickej energie, ako aj rekuperácie. Trolejbus bude mať diaľkové ovládanie výhybiek, samoobslužné otváranie dverí zvonku cestujúcimi a plošinu pre nástup invalidného vozíka. Vozidlo bude takisto vybavené zaisťovacou brzdou, automatickou zastávkovou brzdou účinkujúcou pri zastavení trolejbusu, pneumatickou brzdou s kotúčovými brzdami, inštalovaným systémom ABS alebo EBS a ASR, ako aj signalizáciou opotrebenia brzdového obloženia. Taktiež budú vozidlá vybavené klimatizáciou, tarifno-informačným systémom, automatickým počítaním cestujúcich a kamerovým, monitorovacím a komunikačným systémom.

Výška výdavkov na nákup parciálnych trolejbusov bola stanovená na základe uzavretej Kúpnej zmluvy na parciálne trolejbusy dl. 12 m so spoločnosťou SOR Libchavy spol. s r. o. na dodanie 4 kusov 12 m parciálnych trolejbusov zo dňa 14.10.2022 a jej Dodatku č. 1 zo dňa 14.07.2023, ako aj uzavretej Kúpnej zmluvy na parciálne trolejbusy dl. 18 m so spoločnosťou ŠKODA ELECTRIC a. s. na dodanie 6 kusov 18 m parciálnych



trolejbusov
zo dňa 05.01.2023 a jej Dodatku č. 1 zo dňa 14.03.2023.

Podporné aktivity

Podporné aktivity projektu zahŕňajú:

- riadenie projektu,
- publicitu.

Riadenie projektu bude zabezpečené interne zamestnancami podniku prostredníctvom projektového manažéra a finančného manažéra. Títo budú musieť mať dostatočné skúsenosti s implementáciou projektov podobného typu. Projektový manažér začne riadiť implementáciu projektu po podpise zmluvy o NFP. Finančný manažér začne riadiť finančnú časť implementácie projektu spolu so začiatkom realizácie hlavnej aktivity. Koniec ich činností a súčasne realizácie podporných aktivít projektu je stanovený v súlade s koncom realizácie hlavnej aktivity a to do 6 mesiacov. Dĺžka trvania podporných aktivít projektu je tak 6 mesiacov. Náklady na riadenie projektu budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.

Súčasťou podporných aktivít je aj publicita a informovanosť projektu. V rámci podpornej aktivity publicita a informovanosť projektu budú realizované prostriedky na zabezpečenie publicity projektu v zmysle Manuálu pre informovanie a komunikáciu. Začiatok tejto podpornej aktivity je stanovený po podpise Zmluvy o NFP. Koniec tejto podpornej aktivity je stanovený do 6 mesiacov. Spoločnosť bude tiež o projekte informovať širokú verejnosť prostredníctvom svojho webového sídla a mediálnych správ. Náklady na zabezpečenie publicity a informovanosti projektu 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.

10. Predpokladaný časový rámec

Predpokladaný dátum vyhlásenia výzvy vo formáte mesiac/rok	05/2024
Predpokladaná doba realizácie NP v mesiacoch	6 mesiacov

Termíny v tabuľke nie sú záväzné.

11. Finančný rámec¹⁸

Fond	Európsky fond regionálneho rozvoja	
Celkové oprávnené výdavky NP podľa kategórie regiónu¹⁹ (v EUR)	menej rozvinutý región	5 355 482,50
Zdroj EÚ podľa kategórie regiónu²⁰ (v EUR)	menej rozvinutý región	4 552 160,12
Vlastné zdroje prijímateľa²¹ podľa kategórie regiónu²² (v EUR)	menej rozvinutý región	267 774,13

¹⁸ Finančný rámec je potrebné uvádzať za celý NP spolu a v prípade financovania NP z viacerých priorít/špecifických cieľov, aj v rozdelení podľa špecifických cieľov.

¹⁹ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²⁰ V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.

²¹ 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



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 aktivity NP	Celkové oprávnené výdavky (v EUR)	Plánované vecné vymedzenie
Hlavné aktivity		
Aktivita 1	Nákup parciálnych trolejbusov	
skupina výdavkov 023 - Dopravné prostriedky	5 355 482,50	Náklady na obstaranie 4 kusov 12 m parciálnych trolejbusov a 5 kusov 18 m parciálnych trolejbusov na základe uzavretých kúpnych zmlúv a ich dodatkov č. 1. Verejné obstarávanie na nákup parciálnych trolejbusov bolo vyhlásené Oznámením o vyhlásení verejného obstarávania vo Vestníku č. 31/2021 dňa 02.02.2021. Kúpna zmluva na parciálne trolejbusy dl. 12 m so spoločnosťou SOR Libchavy spol. s r. o. na dodanie 4 kusov 12 m parciálnych trolejbusov bola podpísaná 14.10.2022. Dodatok č.1 ku Kúpnej zmluve na parciálne trolejbusy dl. 12 m bol podpísaný 14.07.2023. Kúpna zmluva na parciálne trolejbusy dl. 18 m so spoločnosťou ŠKODA ELECTRIC a. s. na dodanie 6 kusov 18 m parciálnych trolejbusov bola podpísaná dňa 05.01.2023. Dodatok č.1 ku Kúpnej zmluve na parciálne trolejbusy dl. 18 m bol podpísaný 14.03.2023.
skupina výdavkov		
Aktivita 2		
skupina výdavkov		
skupina výdavkov		
Hlavné aktivity spolu		
Podporné aktivity		
Publicita a informovanosť 518 – Ostatné služby	0,00	Výdavky súvisiace s publicitou projektu budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.
Riadenie projektu 521 – Mzdové výdavky	0,00	Výdavky súvisiace s interným riadením projektu budú hradené z vlastných zdrojov prijímateľa.
Podporné aktivity SPOLU	0,00	
CELKOM	5 355 482,50	

²² V prípade Kohézneho fondu vyberte „neaplikuje sa“.



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

Zjednodušené vykazovanie výdavkov nebude v projekte využívané.

13. Ďalšie informácie o národnom projekte

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



Príloha: Mapa liniek parciálnych trolejbusov

